MATEO MARTINIC B.

Rey Don Felipe

Acontecimientos Históricos

MINISTERIO DE BIENES NACIONALES

BIBLIOTECA NACIONAL
00803452

M A T E O M A R T I N I C B.

Rey Don Felipe

Acontecimientos Históricos

Una secuencia de la presencia humana en el sector central del estrecho de Magallanes

MINISTERIO DE BIENES NACIONALES

Libro publicado por el
Ministerio de Bienes Nacionales

Autor:
Mateo Martinic
Representante legal:
Paulina Saball Astaburuaga
Subsecretaria del Ministerio de Bienes Nacionales
Jefe División de Bienes Nacionales:
Sebastián Infante
Edición:
Karina Ohme
Diseño y diagramación:
Mauricio Espinosa
Fotografía:
Fotobanco • Archivo Fotográfico Servicio Nacional de Turismo • Archivo Fotográfico Histórico, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes • Tomás Franciscovic • Handler • Francisca Poblete • Omar Ortiz Troncoso • Günther Jüllich • SAF
Ilustraciones:
Biblioteca del Instituto de Francia, París • Mapoteca del Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes • Mapoteca del Almirantazgo Británico • Biblioteca Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas • Mauricio Quercia, Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas, Punta Arenas
Impresión:
Productora Gráfica Andros Ltda.

Rey Don Felipe

Acontecimientos Históricos

La recuperación histórica y cultural que representa el proyecto ***Parque Histórico Rey Don Felipe****, nos permite cumplir con una de las más sentidas metas y objetivos de nuestro Gobierno Regional: poder generar en Magallanes un Parque Museo que sea fiel testimonio del grandioso patrimonio de la humanidad existente en nuestra región.*

Motivado en este espíritu es que el Gobierno Regional ha definido destinar 300 millones de pesos para un proyecto que permite alcanzar la primera etapa en el desarrollo de este Parque, haciéndose cargo de la construcción de un museo de primer nivel, de definir una línea de base arqueológica y de alcanzar niveles básicos de urbanización. En este sentido resulta muy importante destacar que para el Gobierno Regional esta iniciativa de inversión pública sólo ha sido posible gracias al Fondo de Desarrollo de Magallanes (FONDEMA), que de esta manera cumple de gran forma con el apoyo a nuevos proyectos productivos para Magallanes.

Por otra parte, tenemos la convicción de que dados los enormes recursos existentes en la Punta de Santa Ana, el Parque Histórico Rey Don Felipe se transformará en un lugar aún más emblemático para el país, pues junto al Monumento Nacional Fuerte Bulnes que marca la presencia nacional en el Estrecho de Magallanes, se rescatará la gran historia de la humanidad en el sur del continente americano.

Todo este trabajo de rescate patrimonial y desarrollo regional, que simboliza el Parque Histórico Rey Don Felipe, ha sido posible por el trabajo y el compromiso de numerosas personas e instituciones, gracias a las cuales podremos iniciar el nuevo siglo con grandes esperanzas en que nuestro patrimonio e identidad cultural no será abandonado, sino por el contrario se convertirá en el gran tesoro patrimonial de esta parte del continente americano, reservado especialmente para las actuales y futuras generaciones.

Sólo me resta agradecer el apoyo de quienes construyeron esta utopía, e invitarles a compartir nuestra particular historia regional con el gran historiador don Mateo Martinic Beros.

Ricardo Salles González
Intendente Regional de Magallanes y
Antártica Chilena

Tras la promulgación de la Ley Austral (19.606) en 1999, el Ministerio de Bienes Nacionales cuenta con la herramienta de la concesión a largo plazo de propiedades fiscales a particulares para el desarrollo de proyectos específicos. De esta forma, el Estado de Chile cuenta con un instrumento eficiente y robusto para administrar aquellas propiedades que contienen recursos del patrimonio natural, histórico y paisajístico, que interesa desarrollar y poner en valor para el uso y goce de las generaciones actuales y futuras de chilenos.

El futuro Parque Histórico Rey Don Felipe se desarrollará en beneficio de la comunidad regional y del desarrollo turístico de Magallanes al alero del nuevo Sistema Concesional de Bienes Nacionales. Próximamente, se firmará un primer contrato a 50 años plazo, a través del cual una empresa particular se compromete a desarrollar un proyecto de uso múltiple: museo territorial, espacio público y centro turístico de excelencia, que proyecte los flujos de visitantes hacia el sur de la península de Brunswick y del archipiélago de Tierra del Fuego, diversificando de esta forma la oferta turística regional.

Esta primera concesión es el resultado de un trabajo sistemático y perseverante del Ministerio de Bienes Nacionales durante el sexenio que se cierra en marzo de 2000, en coordinación con el Gobierno Regional de Magallanes. Por una parte, se negoció con el Ejército de Chile, a través del Ministerio de Defensa, la exclusión de una antigua destinación de los paños que conforman el predio en el cual se desarrollará el proyecto de parque histórico. Y por otra, se hicieron dos intentos de licitación para arrendarlo a particulares, no pudiendo concretarse ninguna iniciativa.

A mediados de 1999 se formó una mesa de trabajo regional, con participación del Intendente, el Consejo Regional, el Ministerio de Bienes Nacionales, la Dirección Regional de Turismo, la Comisión de Medio Ambiente, la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, el Consejo de Monumentos Nacionales, el Instituto de la Patagonia y la Municipalidad de Punta Arenas, para diseñar e implementar un programa múltiple de desarrollo de esta iniciativa pronta a prosperar. En el marco de esta mesa de trabajo, se definieron las necesidades de invertir recursos regionales en la restauración del Fuerte Bulnes, en la construcción de la obra gruesa de un moderno centro de visitantes y en la prospección de los recursos arqueológicos; se contactó al conjunto de particulares interesados en invertir en el proyecto; se diseñó e implementó un tercer proceso de licitación privada, esta vez bajo el nuevo sistema concesional.

Al cabo de tres meses, estas iniciativas prosperaron: se obtuvo el acuerdo del Consejo Regional para financiar las obras de inversión pública, que ejecutará la Dirección de Arquitectura; se postularon tres proyectos al esquema concesional y se creó el Comité Regional Concesional de Bienes Nacionales, para evaluar el mérito de cada propuesta, que presidió el Sr. Intendente. De esta forma, se le dio gobernabilidad a un complejo problema de la política pública, cual es la de administrar y poner en valor los conjuntos de nuestro patrimonio nacional, tantas veces expuestos al olvido y a la desaparición.

Para revertir esta pérdida de la memoria histórica y para llamar la atención respecto del potencial del nuevo Sistema Concesional de Bienes Nacionales y de la acción pública concertada, es que lo invitamos a continuación a degustar las ilustradas palabras de don Mateo Martinic.

Sergio Galilea Ocón
Ministro de Bienes Nacionales

Características fisiográficas y naturales

Aspecto de los habitantes del estrecho de Magallanes según los holandeses. Van Spilbergen, Siglo XVII

En la parte central del curso del estrecho de Magallanes, con más precisión en el litoral oriental de la península de Brunswick, Patagonia, que se extiende virtualmente rectilíneo por casi un centenar de kilómetros desde el Cabo Negro al de San Isidro, entre los 53° 36' y 53° 39' S, se encuentra una seguidilla de bahías enmarcadas por formas rocosas, que configuran el conjunto de accidentes más notorio de la larga costa. Son las bahías conocidas como Carrera, Buena, de San Blas o Wigman, Steamer o Baeriswyl, y San Juan de la Posesión, antiguamente nombrada Port Famine (Puerto del Hambre).

Fisiográficamente son las formas restantes al cabo de un prolongado proceso de interacción de fenómenos glaciológicos, geológicos, eustáticos e isostáticos.

En efecto, hacia 29500 - 23500 años antes del presente, en el contexto comprensivo de un territorio continental cubierto en amplia extensión por el hielo pleistocénico, tuvo ocurrencia, entre otros, el último gran avance de la masa gélida a lo largo del sector central del estrecho de Magallanes, caracterizado principalmente por el desarrollo del gran glaciar magallánico que, procediendo desde el ventisquero o fuente de alimentación en los Andes Fueguinos (cordillera de Darwin), se abría paso hacia el norte llenando la vasta cuenca que, con su peso, había contribuido a formar. Entonces la comarca que interesa se hallaba cubierta por el hielo y sometida al influjo dinámico de la morrena lateral izquierda del glaciar, que iba labrando y puliendo las formas rocosas de las diaclasas que allí se hacen evidentes.

Así, en un suceder de milenios, tras aquel avance máximo final y algunos reavances menores posteriores, se fue manifestando la progresiva retracción del hielo, de manera tal, que hacia los 16000

-13000 años antes del presente, el sector central del futuro estrecho de Magallanes conformaba un vasto lago que se ampliaba en la medida que el frente glaciar retrocedía. La zona se hallaba sumergida por las aguas lacustres que se elevaban varias decenas de metros por encima del actual nivel del mar. En el curso ulterior del fenómeno en descripción, hacia 12000-10000 años antes del presente, el retroceso glacial permitió el acceso de las aguas procedentes del océano Pacífico, lo que, unido al solevantamiento progresivo del fondo marino, hizo posible la paulatina ambientación marítima que asumiría la costa oriental de la península de Brunswick como parte, todavía, de un gran seno interior. Este doble proceso se fue completando paulatinamente durante otros tres milenios, alcanzándose así las expresiones ambientales y vitales que el hombre conocería a partir del fin de esa época.

Orográficamente, el área integra la franja precordillerana oriental de Magallanes que corre de norte a sudeste, según lo hace el encadenamiento andino patagónico-fueguino. Esta circunstancia significa que su pluviometría media anual oscile entre 600 y 700 mm, cantidad suficiente para determinar la existencia de una cobertura vegetacional que se desarrolla en condiciones de humedad mediana con diversidad y riqueza específicas. Ello, a su vez, ha generado desde antiguo el ambiente favorable para sustentar la presencia de una variada biota animal terrestre (aves y mamíferos), del mismo modo como las características físicas y químicas del mar, el clima y la morfología litoral han determinado la existencia de una rica y abundante fauna subacuática y de la correspondiente fauna predatoria asociada (mamíferos y aves). De allí, entonces, que el área en consideración haya sido temprana y recurrentemente preferida por el hombre y, en consecuencia, utilizada como sitio ocasional o permanente de poblamiento.

La presencia humana a lo largo del tiempo

El arribo y permanencia de los primeros habitantes y sus descendientes

Es sabido, por los estudios realizados durante las últimas décadas, que hacia el séptimo milenio antes del presente las condiciones ambientales reinantes en la comarca litoral eran especialmente favorables

Familia kawéskar en su canoa
Fotografía: Tomás Franciscovic, época indeterminada (comienzos del siglo XX). Archivo Fotográfico Histórico, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes

para la instalación humana. El territorio meridional de América se encontraba inmerso en el estadio conocido como intervalo hipsitermal u óptimum climático, caracterizado por la prevalencia de temperaturas medias superiores en varios grados a las actuales, obviamente con un mayor índice de humedad, circunstancias que estimulaban el desarrollo de la actividad biótica y, por ende, la mayor productividad natural.

El poblamiento humano en el distrito de los mares interiores (zona central del estrecho de Magallanes, mar de Otway) conforma una cuestión de discusión abierta entre los especialistas, pues se consideran dos hipótesis explicativas: una, que atribuye el proceso a un grupo relictual de cazadores paleoindios que habían poblado originalmente Magallania algunos milenios atrás y que a raíz de ulteriores migraciones de otros contingentes habrían quedado «arrinconados» en las costas de los mares interiores de la sección central del territorio magallánico. Allí se habrían adaptado paulatinamente al ambiente marítimo, utilizando preferentemente sus recursos y dando origen a una cultura especializada diferente a la originaria.

La otra hipótesis sostiene que el poblamiento habría tenido origen en grupos de cazadores-recolectores marinos que, saliendo originalmente del archipiélago de Chiloé, se habrían difundido emigrando hacia el sur, subiendo paulatinamente en latitud, alcanzando finalmente, hacia el séptimo milenio antes del presente, la zona central del estrecho de Magallanes y aguas interiores adyacentes.

Como haya sido, el hecho es que una cultura novedosa y distinta se manifestó en la época mencionada sobre costas y aguas marinas del interior del distrito central magallánico. Sus expresiones caracterizadoras definitorias, los yacimientos de isla Englefield y Bahía Colorada (mar de Otway) y Bahía Buena y Punta Santa Ana (estrecho de Magallanes), fueron descubiertas entre 1950 y 1990 por los arqueólogos Joseph Emperaire y Dominique Legoupil, y Omar R. Ortiz-Troncoso, respectivamente. Su antigüedad se remonta entre 6891 y 5895 años antes del presente (Cuadro 1)[1]. Los yacimientos mencionados están situados sobre terrazas comparables elevadas entre 10 y 15 metros

Cuadro 1

Sitios marítimos de Magallanes: fechados más antiguos absolutos

Englefield 1	6891 años edad cal. A.P.
Bahía Colorada	6283 años edad cal. A.P.
Punta Santa Ana	6750 años edad cal. A.P.
Bahía Buena	6706 años edad cal. A.P

Aspecto de un campamento kawéskar en la zona de los canales patagónicos. Fotografía: Handler, hacia 1930 Archivo Fotográfico Histórico, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes

respecto del actual nivel del mar, lo que acusa un notorio solevantamiento del terreno.

Siguiendo a Legoupil y Fontugne (1997), dada la similitud de su equipamiento técnico, estos sitios se agrupan bajo el término de Complejo Cultural de Englefield. El mismo se caracteriza por estar basado en una economía centrada principalmente en la explotación de mamíferos marinos y aves, y sólo de manera secundaria en la recolección de mariscos y captura de peces. La utilería era muy semejante, confeccionada a base del empleo de huesos y piedras como materias primas. El instrumental correspondiente está tipificado por cabezas de arpón con doble protuberancia en la base y otras de tipo liso multidentadas; por cuñas, retocadores, punzones, agujas y otros artefactos, en lo concerniente a la industria ósea; y por cuchillos, raspadores, puntas de proyectil y bolas, en lo referido a la manufactura sobre material lítico. En este aspecto destaca la utilización recurrente de obsidiana (vidrio volcánico) como materia prima distintiva, lo que conforma una expresión caracterizadora para esta primera cultura marítima magallánica.

La gente de Punta Santa Ana y Bahía Buena debió ocupar y habitar de manera recurrente, a lo largo de siglos, estos y otros parajes o estaciones semejantes, en un interminable deambular nomádico a lo largo de las costas de la península de Brunswick y territorios insulares vecinos, aprovechando intensamente los variados y abundantes recursos del litoral y del mar adyacente. Y tal hubo de suceder con sus descendientes a lo largo de milenios, hasta llegar en un tiempo indeterminado de la prehistoria local a los antepasados directos de los indígenas káweskar, conocidos históricamente a partir de mediados del siglo XVI.

Estos, como bien se sabe, conformaban una de las cuatro etnias aborígenes de la Magallania. Cazadores-recolectores marinos nómadas, la frágil pero marinera canoa de corteza era su medio de movilidad. Con ella, en grupos familiares, se trasladaban de sitio en sitio, donde situaban sus paraderos tradicionales y mantenían las estructuras de sus viviendas en tierra firme, hechas con palos hincados en el suelo y amarrados en sus extremos superiores, que cubrían con pieles de lobos marinos.

El grupo indígena que vivía en torno a, o que frecuentaba la punta Santa Ana y sus bahías aledañas, debió integrar tal vez la parcialidad étnica central del estrecho de Magallanes, que al parecer se nucleaba en torno a la bahía Fortescue en la costa sudoccidental de Brunswick. Su ámbito geográfico de recorrido nomádico pudo alcanzar hasta las islas de los pingüinos y puerto Peckett en el nororiente, y por el occidente, hasta el canal Jerónimo a lo menos, incluyendo las islas situadas dentro del curso occidental del Estrecho y las costas fueguinas opuestas.

Vivían en grupos familiares, conformados comúnmente por el padre, la madre, los hijos y, a veces, uno o más parientes adultos. Eran independientes y autosuficientes, no obstante lo cual se relacionaban periódicamente con grupos congéneres y solían congregarse en comunidades mayores con ocasión del varamiento de ballenas o para el desarrollo ocasional de prácticas ceremoniales colectivas. Su vida espiritual era rica y disponían de un acervo de creencias míticas y religiosas relacionadas íntimamente con los elementos propios de su severo ambiente natural, y que ordenaban la conducta individual y la vida de la comunidad.

Su vestimenta era la elemental. Los kawéskar vivían de hecho desnudos en toda estación, aun con el tiempo más crudo, usando como prenda de abrigo una capa de piel de lobo, huemul, nutria o coipo y aun de guanaco, si es que podían procurársela, generalmente corta, que cubría la espalda y se llevaba atada al cuello. Ello permite entender lo que se estima era el resultado de un proceso adaptativo singular para un medio natural como es el de los archipiélagos: la desnudez era funcional a un ambiente que literalmente rezuma agua por doquier, lo que hacía inútil toda forma de vestido. Así, además de su resistencia corporal, que al parecer derivaba de un metabolismo más elevado, lo que significaba tener temperaturas corporales más altas y, consecuentemente, una mejor defensa contra el frío, se embadurnaban el cuerpo con grasa de lobo, lo que les brindaba una protección epidérmica adicional, de carácter aislante, sobre la cual

Punta Santa Ana. La flecha señala la ubicación del sitio arqueológico PSA 1. Fotografía: Omar Ortíz Troncoso, 1972. Archivo Fotográfico Histórico Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes

el agua resbalaba, evitando el frío que produce la transpiración.

Unicamente un tocado de plumas, a modo de sombrero, confeccionado con alas de aves complementaba en los varones tan exiguo atuendo, el que al parecer tampoco era de uso común. Sí, en cambio, lo era la pintura facial y la corporal -ya no protectora sino ornamental- de preferencia en colores blanco y rojo, usualmente esta última coloración, que debía asimismo tener un sentido ritual tradicional, pues la empleaban también en sus armas, ajuares funerarios y en los cadáveres.

Hacían un aprovechamiento integral de los recursos que les brindaba el ambiente, particularmente de los lobos marinos que, además de alimento abundante y rico en grasas y proteínas, les suministraban las pieles para la cobertura de sus toldos, los huesos para la manufactura de parte de la utilería y el aceite para el untado corporal. Complementaban la dieta cotidiana con el consumo de otros mamíferos que cazaban, con pescado que cogían y con mariscos que extraían en abundancia del rocoso litoral. Las huellas de su paso frecuente por lugares de la costa han quedado para la posteridad en forma de conchales (acumulación de conchas) que se encuentran distribuidos por doquier, y que, según su volumen, dan cuenta del interés que un sitio pudo tener para ellos y, por tanto, su más frecuente presencia en el mismo.

Los kawéskar vivieron en sus parajes tradicionales de recorrido hasta bien entrado el siglo XIX y, aunque no se cuenta con antecedentes precisos para el área que interesa, se les vio circunstancialmente en las aguas de San Juan y Punta Santa Ana hasta 1860, a lo menos, y se sabe de incursiones ocasionales hasta la zona de bahía Agua Fresca, más al norte, durante los años iniciales de la década de 1870. Es estos casos es obvio que los indígenas participantes debieron integrar algunos de los grupos que se desplazaban por el litoral sur de Brunswick. Al reducirse su número por las enfermedades que pudieron adquirir en su trato con los foráneos que navegaban por su territorio con creciente frecuencia pasada la mitad del siglo, las recaladas en los lugares mencionados debieron distanciarse paulatinamente, hasta cesar del todo quizá durante los años finales de la centuria decimonona.

El descubrimiento del Estrecho de Magallanes

y el paso de los primeros navegantes europeos (1520-1580)

En un indeterminado día de comienzos de noviembre de 1520, tal vez entre el 1 y el 3, dos carabelas que enarbolaban el pendón real de Castilla y León -la *Trinidad* y la *Victoria*- pasaron navegando probablemente a corta distancia de la costa, como era usual en la época, por el sector sur de la península de Brunswick, enfrentando los sucesivos accidentes litorales que se despliegan a partir de la latitud 53° 35'S. Estas naves hacían la mitad de una flota comandada por el almirante Fernando de Magalhaes, hidalgo portugués al servicio de los monarcas españoles.

La razón que había traído hasta las aguas meridionales de América a estos expedicionarios había estado y estaba en el interés que por entonces tenía España de alcanzar las islas en donde se producían las cotizadas especias (islas Molucas o de la Especiería), para aprovechar esta inmensa

riqueza que en aquel tiempo sólo beneficiaba a su rival, el poderoso reino de Portugal. España se creía con derecho a ellas desde que el reparto del mundo acordado por el tratado de Tordesillas entre ambas potencias marítimas, parecía, de acuerdo con la opinión de sus sabios cosmógrafos, haber dejado bajo su jurisdicción aquel cotizado territorio insular sudasiático.

Fue entonces cuando el Rey Carlos recibió la propuesta de Magalhaes para intentar la búsqueda de un paso marítimo a través del meridión del Nuevo Mundo descubierto por Cristóbal Colón en 1492, que cruzando el conocido mar del Sur avistado por Vasco Núñez de Balboa en 1512, permitiera el acceso a las islas de las especias procediendo del occidente.

Estudiada y considerada la propuesta por los cosmógrafos y consejeros reales, fue aceptada por el monarca. Convenidos ulteriormente los términos del correspondiente acuerdo, se organizó una expedición compuesta de cinco naos, *Trinidad, San Antonio, Concepción, Santiago* y *Victoria*, las que fueron puestas bajo el mando superior del proponente, investido con el rango de almirante de Castilla, y cuyo zarpe tuvo ocurrencia el día 20 de septiembre de 1519 desde el puerto de San Lúcar de Barrameda. Su rumbo habría de conducirlas hacia el ignoto litoral sudoriental de América.

De tal manera, penurias y azares de por medio, que entre otros aspectos significaron la pérdida de vidas por variadas causas, entre otras el amotinamiento acaecido en el puerto de San Julián en abril de 1520, además de la pérdida de la carabela *Santiago* en un naufragio, trece meses después del zarpe, el 21 de octubre de ese año 1520, la flota de Magalhaes, o Magallanes en la forma españolizada, se había encontrado hacia los 52° de latitud austral con una gran abra litoral que les sugirió a los navegantes la posibilidad de ser un paso de mar, quizá el tan anheladamente buscado.

Penetrada y explorada la misma y su prolongación hacia el interior, y vista la creciente certidumbre de estar siguiendo entonces la vía correcta, las cuatro carabelas iniciaron la navegación hacia lo desconocido continente adentro en las postrimerías del mes de octubre. Luego de una probable recalada para pernoctar en una abrigada bahía de la costa norte de la península de Brunswick, los barcos habían reanudado aquel indeterminado día de noviembre la navegación, ahora con rumbo al sur, enfilando la rectilínea costa continental. A la vista de la actual isla Dawson que bifurcaba el paso, dejando ver sendos canales al este y al oeste, Magallanes, tras oír a sus capitanes, había resuelto hacer una doble exploración, dividiendo para ello su flota: la *Trinidad* y la *Victoria*, bajo su comando irían por el brazo del occidente, y la *Concepción* y la *San Antonio*, separadamente, por el paso del oriente.

Así, entonces, aquel desconocido día de noviembre Fernando de Magallanes y compañeros debieron observar con interés, sin duda, la cons-

picua punta rocosa que se interna en el mar (punta Santa Ana) y sus bahías adyacentes, y anotar quizá sus características en el diario de navegación. Es de preguntarse si inclusive pudo hacerse algún fondeo exploratorio en alguna de aquellas bahías.

Años después, en abril de 1526, pasaron frente al litoral que interesa las cuatro carabelas que iban al comando de García Jofré de Loayza, el segundo que navegó por el Estrecho después del viaje descubridor de Magallanes. Luego, en fecha indeterminada de los primeros meses de 1540, pasó por esas mismas aguas en demanda del Pacífico una de las naos que había integrado la flotilla del obispo de Plasencia, que como las anteriores embarcaciones hispanas lo hizo también navegando apegada a la costa occidental.

Corrió el tiempo y la siguiente nave que surcó por el estrecho de Magallanes lo realizó procediendo desde el occidente. Se trató del bergantín al mando del piloto Hernando Gallego, que lo hizo en 1553, retornando tiempo después y completando la primera doble travesía del gran canal. En 1558 también pasó por el lugar la nao *San Luis*, al mando del explorador capitán Juan Ladrillero, viniendo de regreso de la boca oriental del Estrecho, hasta la que había llegado navegando también desde el oeste, pero apegado a la costa fueguina. Por fin, cerrando el ciclo de los navegantes que pasaron a la vista de la punta y bahías que interesan, estuvo el corsario inglés Francis Drake con su escuadrilla, en agosto o setiembre de 1578, dando inicio a su penetración por el océano Pacífico que se haría célebre por las tropelías que causaría al Imperio Español.

La alarma que este viaje provocó en las autoridades españolas fue causa de la consiguiente determinación adoptada por el Virrey del Perú, de enviar una expedición de reconocimiento al estrecho de Magallanes para verificar que no quedaba allí nave extraña y, más importante, para observar y considerar las posibilidades de poblamiento y fortificación de las riberas del paso interoceánico a fin de impedir la ulterior navegación por el mismo de otras naves de potencias enemigas de España. La expedición compuesta de dos barcos zarpó del puerto de El Callao bajo el mando del eximio capitán Pedro Sarmiento de Gamboa, tenido con toda razón como el marino más experto y capacitado de la costa occidental de América. De las dos naves, sólo la capitana *Nuestra Señora de la Esperanza* consiguió entrar al estrecho de Magallanes.

Arribo del Capitán Pedro Sarmiento

y sus primeras actividades

De ese modo, en febrero de 1580 arribó al lugar que nos ocupa el capitán Sarmiento en una recalada que sería memorable en la historia local, pues durante su transcurso tuvieron lugar distintos acontecimientos que se pormenorizan.

En efecto, el día 11, navegando desde el sur, Sarmiento avistó el cabo que llamó de San Isidro. Mientras avanzaba hacia el norte, muy próximo a la costa, pues tenía especial interés en conocer sus particularidades, vio indígenas en tierra, los que a la vista de la embarcación extraña prorrumpieron en grandes gritos y voces, razón por la que el

explorador bautizó a la playa con el nombre de *Voces*, denominación que aún se conserva como tantas otras impuestas por el ilustre marino a lo largo de su recorrido por aguas de Magallanes. De ese modo el capitán explorador costeó una punta de acreción formada por el estuario de un río de apreciable caudal, a la que después nombraría *Punta del Placel*. Al sobrepasarla tuvo a su vista la totalidad de la notoria y larga punta que se interna en el Estrecho, a la que bautizó de *Santa Ana*, y a su vera encontró una bahía amplia que se extiende por el sur hasta la puntilla que se forma en la desembocadura del mencionado río. Encontró que la ensenada era de buen fondo y allí echó anclas la nave.

Sarmiento dispuso entonces que una partida de marineros bajara a tierra para recoger leña y hacer provisión de agua. Encontrándose en esta faena llegó hasta el lugar una decena de indígenas, al parecer los mismos que antes les habían dado voces, mostrándose pacíficos y amistosos con los españoles, lo que advertido por Pedro Sarmiento, hizo que éste les enviara algunos obsequios como peines, cascabeles y chaquiras. A raíz de ello tuvo lugar una afable convivencia entre los marineros y los kawéskar, que de algún modo procuraron darse a entender unos a otros, quedando los indígenas *a lo que pareció muy nuestros amigos*, [y] *se fueron a sus chozas*, según relataría posteriormente el capitán al rey Felipe II [2].

Al día siguiente se reanudó el aprovisionamiento de leña y agua, tanto que Sarmiento, acompañado del padre vicario fray Antonio Guadramiro, del piloto Antón Pablos y de algunos marineros, fueron en bote hasta la punta de Santa Ana para conocer sus características. Así, desde la cima de la misma se realizaron observaciones hacia los diferentes puntos cardinales, en especial hacia el norte. Pudieron advertirse las notorias inflexiones de la costa inmediata que daban forma a cuatro «ancones» o bahías[3] y lejos hacia el septentrión una punta que se nombró de *San Antonio de Padua* (punta Arenosa).

En el lugar, donde hallaron que los terrenos tenía buenos pastos para alimentar ganado y se vieron dos huemules, uno de los cuales fue cazado, Sarmiento hizo preparar y enarbolar una cruz y se tomó posesión de la tierra *por la corona de Castilla y León, para que no pretendan ignorancia* [naciones y gentes], *y cómo este Estrecho en nombre de su Majestad, le fue puesto nombre Estrecho de la Madre de Dios*[4]. A modo de testimonio se dejó al pie de la cruz una botija conteniendo una carta en la que se había dejado constancia del acontecimiento, la que fue recubierta de piedras para su protección.

En la playa de la bahía, donde se hallaban los marineros trabajando, habían llegado nuevamente los indígenas kawéskar, ahora con sus mujeres e hijos, trayendo algunos regalos como carne de lobo, pájaros, frutas pequeñas y trozos de pedernal. Allí permanecieron hasta que la vista de un gran fuego encendido por los españoles en el bosque

pareció asustarlos y se retiraron.

En la mañana del 13 de febrero se bajó nuevamente a tierra, ahora toda la tripulación de la *Nuestra Señora de la Esperanza*, y se procedió a instalar la fragua que portaba la nave para fabricar la pernería para las piezas de hierro con las que se reforzó posteriormente la proa del barco. También allí se rezó una misa, acto ritual tras el cual se realizó una ceremonia de posesión del territorio junto a la cruz erigida en el lugar el día anterior. De ese suceso solemne tomó nombre el río, que fue bautizado de *San Juan de la Posesión*[5].

Sarmiento quedó prendado del lugar, cuyo ambiente natural se le mostró rico y grato: *Los días que estuvimos en este Río de la Posesión hizo calor y ventó sur fresco desde las ocho de la mañana hasta las cinco de la tarde; y a esta hora calmaba y toda la noche era calma; las noches hizo muy serenas, cielo claro, las estrellas claras de muy buen calor, el aire sin sereno dañoso. Aquí se vieron papagayos y catalinas* [caturras] *que es otra especie de papagayos menores que tienen medias cabezas coloradas. Oyéronse cantar sirgueritos* [jilgueros] *y otros pájaros, suave canto, que es indicio de tierra templada. Vídose rastro de tigres y leones* [pumas] [6]. Ese recuerdo grato del ambiente natural así conocido le acompañaría largo tiempo y contribuiría ulteriormente a motivar su decisión de fundar en esa comarca la segunda población española en el Estrecho.

El día 14 de febrero de 1580 la nao *Nuestra Señora de la Esperanza* zarpaba con rumbo a la vecina isla de San Pablo (Dawson) y desde allí el capitán Sarmiento continuó con su exploración del estrecho de Magallanes hacia el norte, que concluiría felizmente diez días después, teniendo la convicción más completa acerca de las posibilidades y ventajas del poblamiento y fortificación de las costas del gran canal interoceánico. De ello daría cumplida cuenta al rey Felipe al arribar a España y así obtendría su consentimiento para llevar adelante la empresa que lo haría famoso para la posteridad por razón del triste destino que tendría.

Siguió la organización de la expedición pobladora, que tras más de un año de complejos aprestos, zarpó del puerto de San Lúcar de Barrameda el 9 de diciembre de 1581. Era la expedición más formidable en número de naves y tripulantes que hasta entonces había salido con destino al Nuevo Mundo.

Presidida por un signo fatídico, la misma sufrió azares y reveses que no vienen a cuento, bastando decir que reducida a cinco barcos recién consiguió embocar el Estrecho el 17 de febrero de 1583. Las contingencias climáticas, en particular los vientos desfavorables que la recibieron, impidieron la penetración de la flota, y fue así que las naves no tuvieron más alternativa que devolverse a las costas de Brasil, donde las tripulaciones pasaron el invierno. Tras nuevos azares, entre ellos la deserción del capitán general de la expedición Diego Flores

de Valdés con las mejores naves, la flota, en la que Sarmiento no tenía mando alguno pues su jurisdicción estaba reservada para la tierra firme, hizo velas rumbo al sur el 2 de diciembre, consiguiendo ingresar al estrecho de Magallanes, no sin dificultades, en febrero de 1584.

El día 11, Pedro Sarmiento de Gamboa consiguió desembarcar en el territorio de su gobernación, en la punta Dungeness, y en ese poco apropiado lugar, pues era abierto y por tanto poco abrigado a los vientos, y se hallaba desprovisto de recursos suficientes para poblar, se fundó Nombre de Jesús, la primera población de la Gobernación del Reino de Jesús o del Estrecho de Magallanes que aquél debía regir en adelante. Allí el tenaz capitán debió sufrir un nuevo y amargo contraste para sus planes: la deserción del almirante Diego de la Rivera, que con la mayor parte de las naves determinó devolverse a Europa, dejando así al gobernador con más de 300 personas en tierra y escasamente provistas para satisfacer el cúmulo de necesidades que tenían. Habiendo cumplido como mejor pudo el objetivo inicial de establecerse en el territorio magallánico, el animoso Sarmiento se preparó para marchar Estrecho adentro a lo largo de la costa en la búsqueda de un lugar apropiado para erigir la segunda población que planeaba fundar. Su memoria conservaba la buena impresión que se había formado de los parajes de la bahía de San Juan de la Posesión y que entonces parecían los más recomendables para el cumplimiento de su propósito.

Dispuso entonces el gobernador (7 de marzo de 1584) que la nao *Santa María de Castro*, única embarcación que le habían dejado los desertores, zarpara al mando del capitán Juan Juárez con el encargo de navegar hasta el puerto de San Juan de la Posesión, mientras él mismo con un contingente de 94 hombres emprendía la marcha por tierra con idéntico destino. En Nombre de Jesús quedaron entonces 181 habitantes, la mitad de los cuales eran pobladores, incluyendo mujeres y niños.

Dejando de lado la relación de las peripecias de tan áspero, penoso y largo viaje por cerca de trescientos kilómetros de litoral fretano, encontramos a Pedro Sarmiento y compañeros hacia el 18 de marzo en las cercanías de la actual ciudad de Punta Arenas (Chabunco), paraje en donde fueron hallados y recogidos por Juan Juárez.

Este capitán había llegado hasta las costas de la península de Brunswick, alcanzando probablemente el día 14 la rada meridional de la punta de San Antonio de Padua. La siguiente singladura condujo a Juárez y su gente hasta la bahía de Agua Fresca, donde se dispuso el fondeo. Desde allí el capitán exploró con un batel hacia el sur en procura del río de San Juan de la Posesión y de los ancones, encontrando en el segundo de éstos *un puerto muerto, muy bueno, que se puede amarrar a proís de un parte a otra*[7].

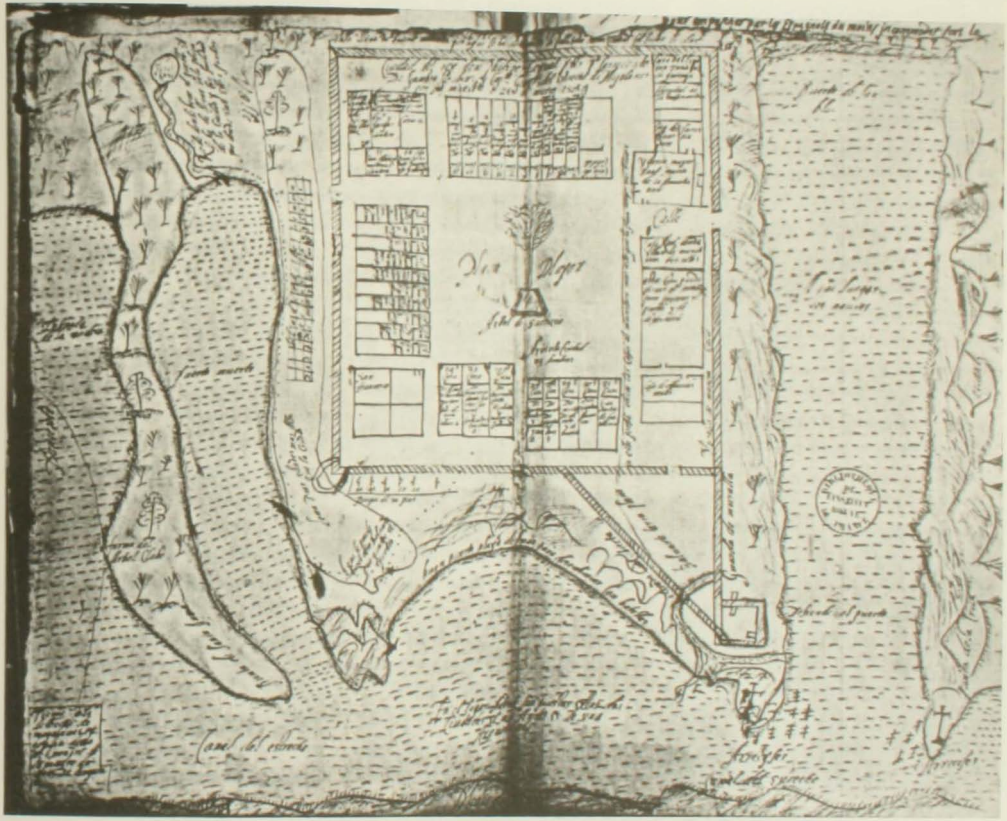
Un día después, gente de la nao que recorría el litoral encontraba a Sarmiento y compañeros.

La ciudad del Rey Don Felipe

Al cabo de un breve recorrido inspectivo del área en que se encontraban, circunstancia que condujo al gobernador a través de la punta de Santa Ana y el río de San Juan de la Posesión, teatro de sus actividades de otrora, hasta el puerto de Santa Brígida (bahía de San Nicolás) varias millas hacia el meridión, Sarmiento se devolvió convencido de que el puerto de San Blas, aquel descubierto por Juárez, tenía las mayores comodidades y recursos para establecer una población.

Hubo de ser así que el día 25 de marzo de aquel ajetreado año de 1584, día además de la conmemoración de la Anunciación de la Virgen María y domingo de Ramos para más señas, que el gobernador y capitán general del estrecho de Magallanes se dispuso a fundar una segunda población en sus dominios jurisdiccionales.

La ceremonia hubo de ser tan brillante y llena de contenido como aquella de Nombre de Jesús, sino más todavía, porque el ánimo general era superior y porque el agradable

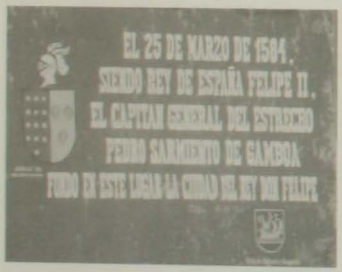


Plano de la Ciudad Rey Don Felipe, Pedro de Sarmiento Gamboa, 1584. A la izquierda se observan la Bahía de San Juan de la Posesión, la Punta Santa Ana y el «Puerto Muerto»; a la derecha el Puerto de San Blas. Biblioteca del Instituto de Francia, París.

entorno natural era propicio a la voluntad fundacional.

Luego de tomar posesión solemne de la tierra y mar en nombre del rey castellano y plantar la cruz como expresión material y espiritual de la misma, Pedro Sarmiento de Gamboa cavó un hoyo en donde colocó la piedra fundamental de la iglesia, que dedicó a Nuestra Señora de la Anunciación, junto a la cual depositó una moneda real de plata.

Obrando así el gobernador y capitán manifestó, ante los 142 testigos que eran sus hombres, que en nombre y por cuenta del soberano fundaba una ciudad metropolitana [...] *a la cual nombró desde luego la Ciudad del Rey Don Felipe*[8]



Lectura instalada por el Departamento de Historia y Geografía del Instituto de la Patagonia en el sitio histórico Rey Don Felipe (Puerto del Hambre), al concluir la campaña de excavaciones en 1970-71. Fotografía: Sernatur

Siguió el enarbolamiento del rollo de la justicia, omnipresente y ominosa señal para recordar a los levantiscos la severidad hispana; y el señalamiento de la plaza y los sitios para las casas reales, para el cabildo, cárcel y hospital; también para casas de pobladores, amén de calles, cuadras y sementeras.

Sarmiento designó asimismo a los miembros del cabildo y oficiales de república, esto es, a los responsables de los servicios más importantes, quienes a su turno eligieron como primeros alcaldes ordinarios de la ciudad a Simón Navarro y a Diego Fernández.

Y como aquella ciudad había de ser metropolitana, vale decir la principal y capital de la Gobernación y Reino de Jesús, Sarmiento debió poner mucho amor y diligencia para que desde un principio su trazado, aspecto material y comodidad fuesen condignos de tal jerarquía y calidad.

Para situarla había elegido un terreno relativamente amplio, en parte plano y con firme suelo rocoso, cubierto de matorral y arboleda, situado al sur inmediato del puerto de San Blas y teniendo al frente, hacia el oriente, una puntilla rocosa algo elevada y junto a ella una pequeña cala útil para descargar embarcaciones ligeras (bahía Middle o del Medio). Agua corriente y buena había suficiente en dos arroyos vecinos y rica fuente de maderas en el bosque aledaño. El lugar era en suma acogedor y favorable, apto por demás para el propósito. Unicamente el clima, circunstancia natural que había de conocerse por experiencia de vida, se mostraría inestable y a veces riguroso. Así y todo, en especial por los mejores recursos y por destino, las obras a emprenderse debían ser, como lo fueron, de la mayor calidad posible atendidos los medios con los que se contaba.

Desbrozada y desarbolada el área elegida, se definió y cuadró a cordel la plaza y a partir de ellas las calles y manzanas en damero. Cristianos como eran los habitantes,

lo primero hubo de ser el templo, el que se edificó con respaldar de piedra usando el barro como mortero. Más tarde habría de ampliarse la iglesia, doblándose la superficie de modo que en ella cupiese todo el pueblo y se le agregó un campanario. Junto a la misma se levantó la casa para la habitación de los religiosos y el hospital de misericordia. Con estas tres construcciones debió darse forma a uno de los costados de la plaza.

Los otros edificios de importancia que se levantaron fueron la casa real de munición, la del cabildo y la herrería. La primera era de apreciable tamaño, larga tal vez de más de 60 metros (100 pasos consignaría Sarmiento), de fuerte construcción y con techumbre de dos aguas. Se le dio altura suficiente para que pudiese tener un sobrado o altillo útil para el almacenamiento de diversos artículos, además de las municiones y armas.

Según lo describiera Sarmiento y lo ha comprobado en parte la arqueología, la madera se empleó en las paredes, hincándose los postes o cuartones en el suelo y afirmándose los mismos con piedras. Las junturas entre maderos se rellenaron con barro. Los techos debieron ser de madera de menor escuadría en los tijerales, con ramas menudas y paja para la cubierta.

Las casas de los pobladores debieron seguir semejante técnica, aunque en dimensiones más modestas de manera que en cada una alojasen solamente cuatro hombres. De ello derivamos que los edificios con los que llegó a contar el poblado fueron a lo menos 41 en total, de acuerdo con la información proporcionada por el plano de la ciudad levantado por el propio Pedro Sarmiento de Gamboa, y que fuera encontrado en la biblioteca del Instituto de Francia, París, por el historiador señor José Miguel Barros, hace algunos años.

Concluidas las casas y edificios, el recinto fue cercado por una empalizada de madera gruesa, en la que se abrieron dos portones, uno mirando al mar y el otro hacia tierra. Se completaron las obras principales con el trazado y erección de un baluarte fuerte sobre el ribazo de la puntilla rocosa, que separaba el puerto de la cala y para su debida defensa, para lo cual se dotó al bastión con cuatro cañones de a veinte quintales, puestos en casamatas. Este baluarte fue puesto bajo el comando del alférez Francisco de Garnica, soldado veterano de las guerras de Flandes e Italia. Otras dos o cuatro piezas fueron emplazadas junto a las puertas de la empalizada con lo que se completó el sistema defensivo de la ciudad.

Cuando la fundación estuvo concluida en sus disposiciones principales, Sarmiento hizo tallar en madera un gran escudo con las armas reales y la corona imperial, el que fue colocado como enseña en la punta del baluarte.

Así, y para satisfacción del fundador, hubo de quedar la ciudad *con gracia y buena vista a la mar y a la tierra, y en lugar muy a propósito para fortificarse y*

Bosque magallánico al interior del Parque Histórico Rey Don Felipe.
Fotografía: Francisca Poblete, 1999

defenderse, con muy poca costa y trabajo[9].

El maestre y gentilhombre Francis Pretty, compañero de Thomas Cavendish y que conjuntamente con éste conocería el lugar tres años después, corroboraría el juicio de Sarmiento, afirmando que los españoles *habían planeado muy bien su ciudad, y la habían asentado en el mejor lugar del Estrecho por la madera y el agua.*[10]

Pero las obras no acabaron con lo descrito, pues además la gente, a la que virtualmente no se dio reposo, se ocupó asimismo para labrar la tierra y sembrar, aunque ya no fuese estación propicia para tal faena; también en desmontar el terreno y preparar corrales, como en cortar y acopiar madera y leña para diversos usos. De igual modo se trabajó en carpintería de ribera, transformándose un batel de la nao en un barcón para el servicio de la ciudad, al que se nombró *Espíritu Santo*. Aun hubo tiempo para hacer reparaciones en la *Santa María de Castro* y para preparar pipas o barriles, forjar y aderezar hierros para herramientas y piezas varias; en fin sobró labor para los contados artesanos que integraban el contingente poblador.

Tantos trabajos y diligencias en las que, como correspondía, descolló el propio Sarmiento, requirieron de grandísimo esfuerzo y no menores fatigas y penurias, porque la privación de herramientas, calzado, vestido y alimentos era mucha. Cuánta falta hicieron entonces aquellos indispensables artículos que por su lamentable apresuramiento habían llevado consigo Flores de Valdés y Diego de la Rivera. ¡Cómo les acompañarían entonces las maldiciones de los esforzados trabajadores del Rey Don Felipe!

Para suplir la necesidad de calzado fue menester hacer abarcas, a modo de ojotas, con pieles de lobos marinos y de huemules que pudieron capturarse. Y además los españoles debieron alimentarse con los frutos de la tierra y los del mar para saciar el hambre que las escasas y no tan buenas provisiones que había traído la nao no conseguían aplacar. Todo ello debiendo soportar el rigor de un clima que en esta parte del territorio es de ordinario

variable y húmedo, y que en ese año se mostró particularmente duro, anticipando el invierno con grandes nevazones[11].

De ese modo adelantó el calendario y al día siguiente del domingo de Cuasimodo, 9 de abril, tuvo suceso la ceremonia con la que fue a culminar en debida forma la faena tan laboriosa. Se realizó para ello una procesión presidida por el gobernador y sus tenientes, con el estandarte real a la cabeza, y de la que participaron todos. La misma hubo de culminar en la iglesia donde se cantaron las vísperas y se rezó una misa. Así quedó instituido el día de la fundación de la ciudad, quedando constancia de ello en el libro del cabildo. Debió ser entonces cuando se instaló la cofradía, formada por una decena de hermanos, para cuidar del hospital de misericordia.

Mas no todo fueron esfuerzos, plegarias, celebraciones y alegrías en aquellos días iniciales de la Ciudad del Rey Don Felipe. También hubo tiempo para actos de rigor justiciero, como ocurrió cuando se descubrió una conspiración encabezada por un soldado de nombre Antonio Rodríguez y de la que formaban parte Juan Alonso, Francisco Gutiérrez de Godoy, y un presunto clérigo, Alonso Sánchez.

Estos pretendían apoderarse de la *Santa María de Castro* y navegar con ella hacia Chile, dejando estos parajes que tantos padecimientos y desdichas les habían causado. Uno y otros por lo demás habían estado enredados en el principio de amotinamiento que tuvo ocurrencia durante la navegación de la nao Estrecho adentro, según había dado cuenta de ello Juan Juárez al gobernador Sarmiento.

Descubiertos y juzgados, se penó con la muerte al cabecilla, que fue ejecutado en la plaza, y se condenó a galeras o a prisión a los otros conspiradores.

De esa manera se arribó al 23 de mayo, día en que Pedro Sarmiento, entendiendo concluidos los trabajos fundamentales, se preparó para zarpar hacia Nombre de Jesús. Entonces redactó e hizo publicar diversas disposiciones y ordenanzas para el gobierno de la comunidad; impartió instrucciones, aconsejó paternalmente cómo manejarse y obrar en distintos respectos, cuidados y menesteres; y designó al meritorio capitán Juan Juaréz de Quiroga como corregidor y alcalde mayor de la ciudad. Por fin, instando a unos y a otros en cuanto a la práctica del amistoso trato, del trabajo y la virtud, embarcó el gobernador Sarmiento y se hizo a la vela siendo las seis de la mañana del 24 de mayo.

Marchaba de tal modo, dejando virtualmente acabada una hermosa tarea de la que con orgullosa satisfacción daría cuenta al soberano, pues había sido ejecutada en su mejor servicio y gloria.

Dejaba en tierra un centenar de hombres que quedaban confiados en su promesa de pronto retorno, pero a los que por obra de la fatalidad no volvería a ver jamás.

Sus planes, razón de su viaje, incluían la navegación hasta Nombre de Jesús, para recoger allí armas y municiones y otros elementos, y conducirlos a la costa de la Primera Angostura, en donde llegada la buena estación habría de levantarse el primero de los fuertes. Además, Sarmiento pensaba tomar alguna gente para poblar con ella el paraje del río de los Alisos (Chabunco), sitio de donde habría de extraerse madera para la construcción de las fortalezas. De otra parte, consideraba después dirigirse hacia las costas centrales de Chile o Perú en procura de los auxilios más urgentes para su empresa colonizadora.

En navegación tranquila y sin incidencias, la nao arribó a la playa de la Purificación, caleta o puerto de Nombre de Jesús, el mediodía del 25 de mayo. Envió entonces Sarmiento un mensaje a Biedma, encargándole que hiciese traer municiones, pobladores casados y otros enfermos para subirlos a bordo.

En eso estaban, cuando a la mañana siguiente, sábado 26 de mayo de 1584, fecha fatídica, comenzó a soplar fuerte del sursudoeste, forzando la nave hasta hacerla romper el calabrote que la unía con el ancla, haciéndola garrear y llevándola mar afuera hacia el Atlántico, de donde no pudo retornar por la fuerza que le oponía la galerna.

Así Sarmiento, a su pesar, debió gobernar la nao hacia el norte, alejándose cada vez más de sus compañeros. Una vez más, la fortuna se le manifestaba adversa y esta vez en forma que sería definitiva para el destino de su empresa, pues ya no podría volver a su Reino de Jesús. Ni siquiera conseguiría auxiliar a sus desdichados habitantes que a partir de entonces quedarían librados a su más triste suerte.

Empujados continuamente hacia el septentrión, Sarmiento condujo la nao hasta las costas de Brasil. Allí, infatigable como era y angustiado por asistir a sus lejanos gobernados, no ahorró diligencias hasta conseguir equipar una nave de auxilio, la *San Antonio*, que puesta al mando del piloto Gaspar Conquero zarpó de Río de Janeiro en diciembre de 1584. Entre tanto escribió al rey Felipe y se ocupó de comprar pertrechos para los colonos y las necesidades del Estrecho. Adquirió asimismo un navío, lo aprestó y aprovisionó y zarpó con él el 13 de enero de 1585 rumbo a Magallanes. Nuevamente los vientos contrarios que le salieron al paso le imposibilitaron subir de los 39 grados de latitud, debiendo retornar a Río de Janeiro al cabo de casi dos meses de infructuosos intentos. Allí, para mayor amargura, se enteró del retorno de la nave de Conquero, que tampoco había conseguido arribar al estrecho de Magallanes. Con cuanta razón escribiría después que entonces *pensó reventar de enojo*[12].

Uno y otro intento habían agotado sus recursos. Transcurrió el tiempo haciéndosele cada vez más difícil a Sarmiento obtener ayuda; ni siquiera pudo mantener sumisos a los contados hombres que le

quedaban, por lo que determinó irse a España para conseguir allí los auxilios indispensables para su gente y fundaciones.

Partió entonces desde Bahía el 22 de junio de 1586 y poco más de mes y medio después la nave en que viajaba fue atacada y apresada por corsarios ingleses. Lo que siguió no fue sino la confirmación de su malaventura: puesto en libertad una vez arribado a Inglaterra, cuando se advirtió su condición de hidalgo, le fueron devuelto sus papeles que le habían sido secuestrados, e inclusive fue recibido por la reina Isabel. Autorizado para retornar a su país, pasó a Francia y luego de una breve estadía en París, se puso en camino de España, pero en la proximidad de la frontera fue capturado por un caballero hugonote, que advertido de su calidad pensó obtener una buena recompensa por su rescate. Este, sin embargo, no se produjo con la rapidez que pudo esperarse tratándose de un súbdito al que tanto le debía la corona hispana. Sarmiento debió pasar así tres años en dura prisión, reclamando insistentemente al rey Felipe su liberación. Al fin consiguió salir de su forzado encierro, envejecido y semi tullido, para ir a presentarse ante su monarca al que, una vez más, le hizo relación de lo acontecido en el estrecho de Magallanes y demandó auxilios para sus desventurados compañeros del estrecho de Magallanes.

Pero sería en vano, en parte porque el viejo rey Felipe tenía más serios problemas y asuntos de qué ocuparse, asimismo porque el poderío de España ya no era el mismo que en 1580 y finalmente porque llegó a saberse que ya no quedaba sobreviviente alguno de la trágica aventura colonizadora. Abrumado, el infortunado capitán continuó al servicio real, pero no por mucho tiempo, pues falleció a mediados de julio de 1592 cuando se aprestaba a viajar a América al mando de una flota.

Caleta Steamer (Puerto Muerto según Sarmiento) vista desde la Punta Santa Ana, hacia el norte. Fotografía: Francisca Poblete, 1999

El destino de los habitantes de las fundaciones en el Estrecho de Magallanes

Mientras Pedro Sarmiento se encontraba ocupado en la Ciudad del Rey Don Felipe, esto es, promediando abril de 1584, el capitán Francisco de Biedma, que había quedado a cargo de la población de Nombre de Jesús, apremiado por la escasez de recursos que padecía, determinó enviar un contingente de cuarenta hombres Estrecho adentro para que se juntase con los españoles

que habían marchado por mar y con el gobernador.

El adelantado rigor invernal que había castigado a los habitantes de Rey Don Felipe sorprendió a la partida durante la marcha y causó estragos entre sus sin duda debilitados caminantes. Así uno tras otro fueron muriendo de frío y de hambre, y sus cuerpos fueron jalonando tétricamente el camino.

A tanto llegaría la condición famélica de los pocos que lograron sobrevivir, que llegaron a practicar el canibalismo, según se sabe por la primera relación de Tomé Hernández -el único sobreviviente de la trágica empresa pobladora-. Cuando sólo quedaban cinco hombres, cuatro de ellos se concertaron para matar al quinto y comérselo. Lo que en efecto hicieron *por la mucha necesidad que tuvieron*[13].

Estos infelices y los que navegaban en sentido contrario en la *Santa María de Castro* se advirtieron unos a otros el día 24 de mayo de 1584, éstos las fogatas de aquéllos, que a su turno avistaron el navío. De acuerdo con Sarmiento, los fuegos fueron notados en la costa a unas seis leguas del Rey Don Felipe, lo que podría corresponder con la bahía de Agua Fresca o su vecindad.

Una vez que Sarmiento fue alejado por la fuerza de los elementos naturales de la playa que permitía el acceso a Nombre de Jesús, el capitán Biedma determinó esperar su retorno por unos cinco meses hasta que entrara la primavera. Debió ser este lapso un tiempo amargo tanto por la insuficiencia de alimentos, que llegó a ser angustiosa, por la rudeza

propia del invierno austral y por el desaliento que debió cundir en la misma medida que pasaban las semanas y los meses y no llegaba auxilio. Las bajas entonces comenzaron a menudear, con seguridad a costa de los más débiles.

Llegada la buena estación, tal vez entrando noviembre, Biedma decidió marchar Estrecho adentro para ver qué pasaba con los que se hallaban en la segunda fundación. Llevó consigo un grupo de veinte soldados, con seguridad los más fuertes de entre los que le quedaban, de modo que pudiesen resistir la larga y extenuante caminata.

En Nombre de Jesús quedó entonces el capitán Pedro Iñiguez a cargo del resto de los habitantes, los que para entonces no debían sumar más de cien personas de las 183 que habían quedado al partir primeramente Sarmiento hacia el interior a comienzos de marzo, descontados los cuarenta hombres que se habían ido en abril, los que lo hacían con Biedma y las bajas por enfermedades y otras causas.

El capitán Iñiguez recibió la orden de mantenerse en el lugar hasta que se le agotaran los escasos bastimientos que pudo dejarle Biedma. Habiendo transcurrido mes y medio desde la salida de este capitán, Iñiguez dispuso el abandono de la población. Corrían entonces los últimos días de aquel año 1584.

El éxodo de los pobladores de Nombre de Jesús, aunque realizado en la estación más benigna del clima meridional, hubo de ser muy duro para los desalentados, hambreados y extenuados españoles. Así, nuevamente los cuerpos de muchos de ellos exhaustos o muertos por inanición debieron quedar a lo largo del extenso trayecto para pasto de los animales carroñeros.

Sólo dos tercios, no más de sesenta quizá de los que salieron de Nombre de Jesús, lograron llegar con vida y menguadas esperanzas a la Ciudad del Rey Don Felipe.

Arribado el capitán Francisco de Biedma a la segunda población pudo enterarse de lo que había acontecido al grupo de soldados de abril y de cómo se había hecho justicia con los cuatro sobreviviente que habían practicado el canibalismo.

Biedma advirtió además que aunque mejor situada y con más abrigo, la Ciudad del Rey Don Felipe pasaba por tanta necesidad como la que había tenido la primera población. Así, cuando finalmente llegó Iñiguez con lo que restaba de sus habitantes, la situación se hizo más crítica en cuanto a alimentación y convivencia. Para entonces, enero o febrero de 1585, pues es imposible calcular cuánto pudo demorar el penoso éxodo, debieron contarse unas ciento cincuenta personas en Rey Don Felipe, dando por seguro que entre mayo y diciembre del año anterior fallecieran varios en dicho lugar.

Apreciada la realidad que se vivía, el capitán Biedma tomó consejo de Iñiguez, Juan Juárez de Quiroga, Francisco de Garnica, fray Antonio Rodríguez y de algún otro hombre principal, considerando que la permanencia en el

Estrecho, de no recibirse socorros inmediatos, habría de concluir en una tragedia según podía advertirse. Se resolvió entonces construir dos chalanas o chalupones, embarcarse después en ellos y alejarse de una vez por todas de aquel territorio fatídico.

Y así, sacando fuerzas de flaqueza, con el trabajo especializado de los artesanos y con la ayuda de todos los hombres en estado de trabajar, se pudo construir dos embarcaciones. Pese al esfuerzo, cuando se dispuso a verificar su capacidad, se comprobó que la misma era inferior al número de habitantes que debía embarcarse, pues en las chalanas a duras penas cabían hasta un centenar de personas, cuando más.

Ante ello, Biedma convino con Iñiguez que éste se quedara en tierra con unos cuarenta hombres y se dirigiese con ellos hacia la primera población, procurando sustentarse en el camino con los recursos que le ofreciera el territorio, y atentos a la vista de cualquier navío que pudiese arribar en plan de socorro, mientras el teniente gobernador navegaría a su vista para recoger finalmente en Nombre de Jesús a los que cupiesen en las embarcaciones e irse todos al Río de La Plata.

Se conocen estos antecedentes por el testimonio de Tomé Hernández, y si al mismo se le tiene por un informante veraz e imparcial, Biedma habría obrado con felonía, engañando a Iñiguez prometiendo algo que no pretendía cumplir, sabiendo además que a éste y a su grupo les iba la vida en la marcha propuesta, pues a más que no se veía dónde podría tener ubicación en las barcas una vez arribados a Nombre de Jesús para quienes en Rey Don Felipe no habían tenido sitio en ellas - a menos que diese por cierta la disponibilidad de espacio por causa de las bajas que habrían de producirse entre los embarcados y los de tierra-, nunca pensó en tomar dicho rumbo, como que en vez de navegar hacia el Atlántico y el Río de La Plata, dispuso zarpar hacia la costa de Chile.

¿Habrá sido ello posible? ¿Es que a tales alturas de lo ocurrido la necesidad de sobrevivir prefería cualquiera otras condiciones de nobleza e hidalguía, o aun de mera humanidad?

Como hubiese sido, el capitán Biedma y alrededor de noventa personas embarcaron al fin y zarparon Estrecho avante, hacia el occidente, pero con tan mala suerte que en el puerto de Santa Brígida, sólo unas millas hacia el sur y por causa de la inexperiencia náutica que tenían, una de las barcas se fue contra unos arrecifes y se destruyó, salvándose la gente pero perdiéndose los escasos pertrechos que en ella se llevaban.

Ante el desastre y considerando tanto las dificultades de la navegación, como el hecho de que el invierno apuraba, Francisco de Biedma determinó que los náufragos caminaran por la costa, mariscando y cazando para alimentarse mientras avanzaban hacia la Ciudad del Rey Don Felipe. El mismo, con Juárez y fray Antonio Rodríguez y unos

cuarenta hombres optaron por regresar en la otra barca para repoblar la ciudad.

Reunidos allí unos y otros, debieron pasar el invierno y la primavera de 1585 viviendo en forma sin duda miserable y en medio de tensiones que pudieron concluir en hechos de sangre o de justicia. Entre los que perecieron así y los que murieron por enfermedad o por hambre hubo de sumarse la tercera parte de la población. En cuanto a los infelices que marcharon hacia el norte y el oriente con el capitán Iñiguez debió aguardarles lo peor, pues jamás volvió a saberse de ellos.

Venido el verano, quizá entre fines de 1585 y los comienzos de 1586, Biedma y los sobrevivientes tornaron a embarcarse en el lanchón que tenían y zarparon una vez más en demanda de Chile central. Tampoco en esta oportunidad la fortuna les fue propicia pues si al parecer consiguieron navegar sin problemas, lo hicieron con rumbo equivocado. En efecto, no habiendo piloto ni hombre de mar entre ellos, ni derrotero alguno que los ilustrase en la vía del estrecho de Magallanes, al acercarse al punto en que el cabo de San Jerónimo divide aguas dejando hacia el sur al Estrecho propio y hacia el noreste el canal de San Jerónimo, los españoles no supieron discernir sobre la ruta correcta y tomaron esta última vía que penetraron hasta cuarenta leguas, de acuerdo con los dichos de Hernández, navegando por tanto el mar de Otway, el canal Fitz Roy y el mar de Skyring, hasta el punto en que se les cerró el camino. Entendiendo entonces que ese no era el paso ansiado decidieron volver una vez más al puerto de San Blas, a cuya vera se había erigido la Ciudad del Rey Don Felipe.

De cómo pudo ser la convivencia en una comunidad tan seriamente afectada por circunstancias anímicas y materiales, es cosa de puras conjeturas. Pero, qué duda cabe, la misma debió ser muy dura y conflictiva. La lucha por la vida, por la sobrevivencia en realidad, hubo de alterar valores, suprimir inhibiciones y transformar a esos hombres y mujeres en seres que tanto pudieron ser quejosos dolientes, como fieras a punto de saltar sobre sus presas... porque debe darse por seguro que muy pocos, en medio de tanta flaqueza y necesidad, pudieron conservar el ánimo firme y comportarse en relación como seres humanos. Los testimonios de abandono y miseria que dejarían los marinos Thomas Cavendish más tarde, a los que haría referencia Oliverio van Noort, y los hechos puestos de relieve por la arqueología permiten suponer con fundamento el drama de aquellos meses en Rey Don Felipe: muertes por violencia,

ajusticiamiento, enfermedad o inanición, quedando en la mayoría de los casos cadáveres insepultos.

Penurias de por medio, al fin de este tercer invierno no quedaban en la población más de una veintena de personas.

Así las cosas y alentando todavía alguna esperanza de recibir socorro de su perdido gobernador, los postreros habitantes de la Ciudad del Rey Don Felipe abandonaron definitivamente ese paraje que debió ocurrírseles maléfico. Probablemente corrían entonces los meses finales de 1586.

Así pues la segunda fundación de Pedro Sarmiento de Gamboa en la costa del estrecho de Magallanes quedaría abandonada para siempre. De su precaria edificación iría dando cuenta el paso inexorable del tiempo y los agentes naturales; de los cadáveres insepultos se encargarían los animales carroñeros, y de los pocos materiales o elementos aprovechables se apropiarían los indígenas kawéskar y el corsario Cavendish.

Los desgraciados sobrevivientes de la aventura colonizadora se encaminaron hacia el norte y el nororiente y según avanzaban se fueron encontrando con los cuerpos de aquellos que los habían precedido yendo con el mismo rumbo o viniendo en contrario, marchando como ellos en busca de la salvación. Tales macabros hallazgos les recordarían reiteradamente el ineludible destino que les aguardaba de no mediar la intervención de la Providencia.

Y ésta pareció manifestarse a comienzos de 1587. Los españoles se hallaban a la sazón por la costa de la extensa bahía de Posesión cuando quizá con qué emocionada alegría advirtieron tres navíos que procuraban entrar por el Estrecho, aunque con dificultad, pues una vez más había vientos opuestos. Y tanto, que de los tres uno fue rechazado hacia el océano, debiendo los otros dos capear el temporal fondeando al abrigo de la costa de Tierra del Fuego. Era el 7 de enero.

Apercibidos y esperanzados los españoles como nunca antes lo estuvieran, les hicieron fogatas a los de las naves durante la noche a modo de señal, que éstos contestaron con candeladas.

A la mañana siguiente, y estando los tres barcos reunidos, pasaron a la banda del norte y anduvieron barloventeando mientras se despachaba un bote hacia la costa para trabar contacto con quienes habían hecho los fuegos.

Francisco de Biedma, atento, despachó entonces una partida de cinco hombres que saliesen al encuentro de la embarcación y les dijesen a sus tripulantes quiénes eran los que estaban en tierra y pidiesen ayuda.

De tal manera unos y otros consiguieron ponerse al habla y saber aquéllos que éstos eran españoles de los que habían venido a fortificar el Estrecho, y -qué paradoja- para impedir el paso de los mismos heréticos ingleses que ahora se

les presentaban como presuntos salvadores.

En efecto, las naves integraban una escuadrilla corsaria inglesa organizada y comandada por el gentilhombre Thomas Cavendish, quien aleccionado por la fama de los hechos afortunados de su compatriota Francis Drake, intentaba repetir su hazaña. El corsario venía comisionado también por la reina Isabel para averiguar si se había poblado o fortificado en la costa del estrecho de Magallanes, pues tenía noticias sobre el suceso.

El grupo de españoles había sido prevenido por su jefe en orden a que si los arribados fuesen ingleses le avisaran, pues el capitán hablaba su lengua y podría entenderse bien con ellos.

Pero estos marinos andaban apremiados pues el viento había comenzado a soplar favorable del nordeste; no era cosa de perder esa oportunidad climática de rara ocurrencia y seguir presto Estrecho adentro. Invitaron pues los ingleses a los españoles a subir y marchar con ellos, circunstancia en que tuvieron un momento de duda que les resultaría fatal a cuatro de ellos.

Y mientras éstos platicaban entre sí sobre qué hacer en aquella situación, debió acabársele la paciencia a los marinos y acuciados por los llamados que se les hacía desde la nave capitana determinaron volver a ella, llevándose consigo a Tomé Hernández, quien con menos remilgos y temores que sus compañeros decidió por lo sensato, esto es, irse con los del bote, pues vio *de que hubiese persona que diese cuenta a su Majestad del suceso del dicho Estrecho o ver si podía reparar que se salvasen los que quedaban*[14].

De tan afortunada suerte, Hernández se embarcó en la nave capitana de Cavendish y con ella y las otras dos navegaron hacia el interior del Estrecho. Cuando arribaron a la Ciudad del Rey Don Felipe los marinos ingleses debieron impresionarse con el espectáculo de desolación y muerte que tuvieron a su vista, por más que el español les hubiese adelantado lo que allí había acontecido. Desembarcaron, recorrieron e inspeccionaron el lugar y luego se marcharon no sin recoger antes lo que pudiera servirles, entre otras cosas los cañones que otrora habían sido instalados para defender a la población.

Al abandonar el puerto de San Blas, Cavendish le impuso al lugar una nueva denominación que sustituiría a la efímera original y que pasaría a ser expresiva de la tristísima condición y padecimientos en que habían vivido sus habitantes; más que nombre un epitafio: *Port Famine*, Puerto del Hambre.

Los restantes infelices sobrevivientes de la empresa colonizadora de Pedro Sarmiento de Gamboa, abandonados en la playa, debieron vagar a partir del zarpe de los navíos ingleses, procurando alargar su misérrima existencia. Ninguna vela aparecería por largo tiempo en el horizonte fretano. De esa manera uno a uno fueron sucumbiendo de ham-

bre, enfermedad, debilitamiento, pena, rabia, impotencia o desesperanza, o de todo ello un poco. Para el caso no importa si lo hicieron sobre las costas del Estrecho o camino del Río de La Plata por el litoral patagónico oriental, como lo afirmaría más tarde Oliverio van Noort, aunque resulta muy difícil de creer habida cuenta de las dificultades de todo tipo que deberían haber enfrentado. De cualquier modo, el recuerdo de estos infortunados españoles serviría para alimentar la leyenda de la Ciudad de los Césares, la ciudad encantada de la Patagonia, pues la imaginación fecunda de muchos en la posteridad se negaría a aceptar su triste fin haciendo de aquellos desventurados uno de los orígenes de aquella mítica urbe en la que se vivía en eterna juventud y felicidad.

Pasó ese año 1587 y otros dos, y para 1590 aún quedaba uno de los sobrevivientes, quizá porque resultó ser más fuerte y animoso, o porque porfiado simplemente no quiso perecer sin luchar por su vida. Y lo hizo retornando a lo que fuera la Ciudad del Rey Don Felipe, en donde habitó una cabaña y se procuró el sustento mediante la caza, para lo que dispuso de un arcabuz.

De este valiente solamente se sabe que se llamaba Hernando y que fue recogido a comienzos de enero de 1590 por el corsario inglés Andrew Merrick. El postrer rescatado no sobreviviría al viaje y moriría camino a Europa.

Con el alejamiento de este capitán corsario, navegante alguno volvería a contemplar los restos de la segunda fundación de Sarmiento, de la que al fin se perdería toda traza de su emplazamiento. En efecto, no transcurrió mucho tiempo, apenas un par de décadas o algo más, cuando en los mapas de la época comenzó a situarse a Port Famine algunos kilómetros más hacia el sur, del otro lado de la punta de Santa Ana, esto es, en el mismo paraje que el capitán Pedro Sarmiento había llamado de San Juan de la Posesión.[15]

El triste sino del intento colonizador de España fatalizaría por siglos toda otra empresa semejante sobre las riberas del estrecho de Magallanes y para la posteridad, una vez difundido lo acontecido, quedaría solamente el recuerdo ejemplificado en el triste final de la que alguna vez fuera la fundación metropolitana: la Ciudad del Rey Don Felipe.

Recaladas y otros sucesos en Puerto del Hambre

desde fines del siglo XVI hasta 1825

Desde que la noticia del trágico resultado del intento colonizador español en el estrecho de Magallanes se difundió por Europa luego del retorno de Thomas Cavendish a Inglaterra, Port Famine-Puerto del Hambre devino a la corta su paradigma, pues el mismo en su triste destino simbolizaba el desastroso fin de la empresa. De allí que el lugar en que se creyó había estado emplazado el poblado hispánico tuvo inevitablemente un gran poder de atracción, de manera tal que todo navegante que ingresó al Estrecho durante los siglos siguientes se sintió compelido a fondear en sus aguas. Contribuyó a ello, además, la grata apariencia del

Mapa del Estrecho de Magallanes. Levinus Hulsius, 1603. En el centro de la costa septentrional se observa una imagen idealizada de la fundación española, Philippopolis=Ciudad del Rey Don Felipe. Mapoteca del Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.

Plan de la Baye Famine av detroit de Magellan. Labat, 1699. La letra «A» junto al Puerto de San Blas indica la correcta posición del antiguo establecimiento hispánico Ciudad del Rey Don Felipe. Mapoteca Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.

paisaje natural que enmarcaba por el norte la punta de Santa Ana y la disponibilidad de recursos de agua y madera, ésta en particular, que fue tenida de calidad suficiente como para ser utilizada en reparaciones navales.

De esa manera, en el extenso período que transcurrió entre 1590 y 1825, la bahía de San Juan de la Posesión, entendida como el verdadero puerto Famine, pasó a ser el lugar más visitado de las costas del estrecho de Magallanes, en verdad el sitio obligado de recalada por la fama que cimentaría a lo largo del tiempo.

Quienes iniciaron la costumbre fueron los holandeses que pasaron entre 1599 y 1600, el almirante Simón de Cordes y el capitán Oliverio van Noort, y más tarde, en 1615, el

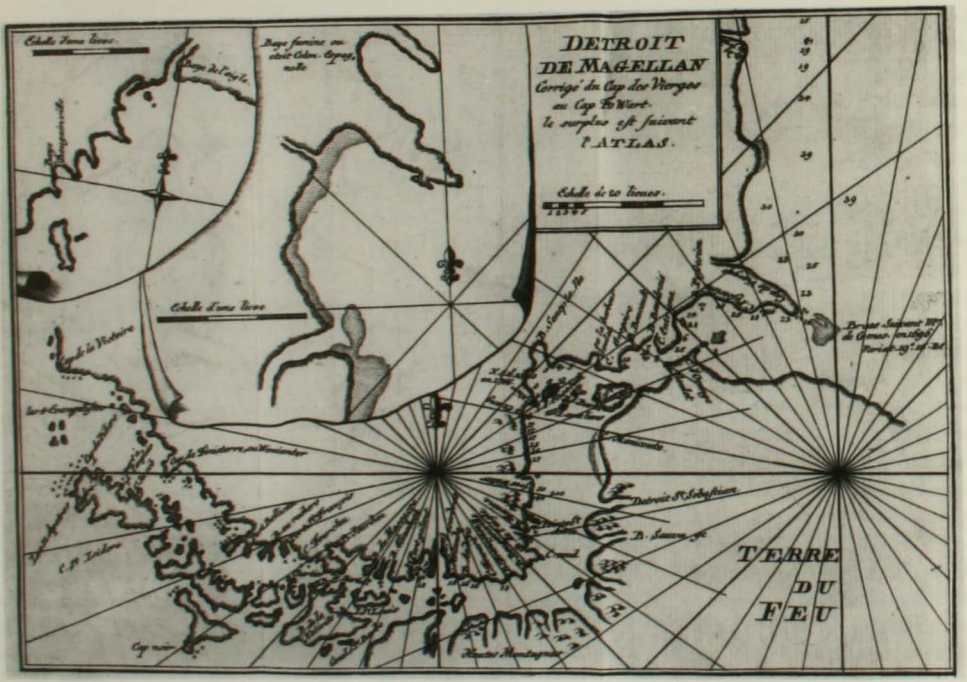
capitán Joris van Spilbergen. Es sabido que el paso de estos navegantes fue de importancia en la historia de la cartografía austral, pues las informaciones geográficas originadas en las diferentes expediciones fueron a su tiempo recogidas por los eximios maestros cartógrafos de los Países Bajos y difundidas a través de una variada y abundante producción de mapas impresos que cubrió buena parte del siglo XVII. Pues bien, en varias de esas cartas geográficas se consignó el topónimo indicativo del lugar de la segunda fundación de Pedro Sarmiento de Gamboa: Port Famine. Sin embargo, en la cartografía francesa contemporánea que comenzó a publicarse a partir de la segunda mitad del mismo siglo, en particular la producida por Nicolás y Guillermo Sanson d'Abbeville, la mención correspondiente se expresó con el topónimo *Citta de S. Phelippe als P. Famine o Philipville*, a la que se situaba en forma imprecisa sobre la parte austral de la costa actual de la península de Brunswick.

La cartografía ulterior de fines de la centuria decimoséptima empleó finalmente la denominación simplificada, *Port Famin* o *Port Famine*. Como curiosidad debe señalarse para el mismo siglo la publicación de dos mapas originales del padre Alonso de Ovalle que consignan la *Ciudad de S. Felipe*, pero ubicándola en la proximidad de la boca oriental del estrecho de Magallanes, lo que evidentemente fue el fruto de una confusión con la ubicación de la primera de las ciudades fundadas por Pedro Sarmiento[16] . Es de notar asimismo la temprana metamorfosis del nombre impuesto por este capitán, de Rey Don Felipe a San Felipe, forma que prevalecería en la expresión cartográfica y que finalmente derivaría en topónimo sustitutorio de la denominación común Port o Puerto Famine, bajo la forma de *Puerto San Felipe*, que emplearían los marinos chilenos a partir de 1843 luego de la toma de posesión efectuada en la punta de Santa Ana.

Tras un prolongado cuarto intermedio, que tomó más de medio siglo durante el cual ningún navegante penetró por el estrecho de Magallanes, en octubre de 1670 arribó el capitán inglés John Narborough, iniciando lo que hemos calificado como el primer viaje propiamente científico que tuvo ocurrencia en el gran canal.

Durante su prolijo recorrido exploratorio, Narborough se detuvo en puerto Famine y apreció sus ventajas naturales, quizá como ningún otro de los visitantes precedentes, exceptuando Sarmiento. De allí que el principal de los planos manuscritos que construyó durante el trayecto fretano contuvo una buena representación del puerto y sus alrededores, la primera con algún grado de detalle. En lo futuro y sobre la base de tal mapa como fuente informativa, dicho accidente capital del Estrecho cobraría especial singularidad.

Detroit de Magellan. Dom Pernetty, 1770. En el recuadro se muestra la Baye Famine al norte de la Punta de Santa Ana de acuerdo con la ubicación histórica. Mapoteca del Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.



Los próximos visitantes del lugar fueron los distintos navegantes franceses que se hicieron presentes en el estrecho de Magallanes a contar de 1696. Inició el ciclo el capitán Jean Baptiste de Gennes, quien sería el primero en hacer levantar un plano particular de puerto Famine. Siguió en 1699 Gouin de Beauchesne, cuya prolongada permanencia de varios de meses en el Estrecho permitió a los ingenieros que iban en la expedición hacer un notable trabajo hidrográfico y cartográfico referido a la generalidad del gran canal como a sectores particulares del mismo, entre ellos el puerto que interesa, que nuevamente fue valorizado por los recursos que ofrecía y por la seguridad que brindaba para hacer reparaciones. Los integrantes de la expedición de Beauchesne igualmente estuvieron preocupados por encontrar el sitio del asentamiento hispano, al parecer con éxito, pues hallaron rastros de poblamiento no indígena en un sitio litoral vecino al antiguo puerto de San Blas. La referencia figura en el plano de Bahía Famine del ingeniero Labat (1699). Concluyeron entonces los franceses que no obstante las bondades naturales del lugar, había en el Estrecho otros parajes más cómodos para poblar que aquél.

Más tarde, durante el transcurso de las primeras dos décadas del siglo XVIII, pasaron ocasionalmente por el sitio de que se trata varios mercantes de bandera francesa, algunos de los cuales también dejarían como fruto de su recalada nuevos planos particulares del histórico paraje. Entre estas piezas cabe mencionar el mapa del Estrecho de Dom Pernetty, que recogió el hallazgo de 1699, situando correctamente el lugar de la fundación española. No obstante, en la cartografía fretana de la época y en la posterior prevalecería la interpretación geográfica tradicional que situaba a Port Famine al sur de la punta de Santa Ana.

Así sucedió también alrededor de medio siglo después, cuando entre 1765 y 1788 se desarrolló la seguidilla de viajes que dieron forma al notable ciclo de relevamientos hidrográficos y estudios científicos, que en mucho contribuirían al adelanto del conocimiento de la geografía del territorio litoral que enmarcaba el curso del estrecho de Magallanes. Las expediciones fueron encabezadas por los comodoros Louis Antoine de Bougainville (1765-66), John Byron (1765), Samuel Wallis y Philip Carteret (1766) y Antonio de Córdoba Lazo de la Vega (1785-1789). De las mismas se tuvo como uno de los resultados de mayor interés la confección y publicación de nuevos planos sectoriales y generales del Estrecho, entre ellos los correspondientes a Port Famine-Puerto del Hambre. Así, para el siglo XVIII y añadidos los años finales del anterior, se ha registrado un total de trece planos particulares de ese sitio histórico de la costa fretana, además, por cierto, de las representaciones correspondientes en los mapas generales del estrecho de Magallanes.

Puerto del Hambre

base de operaciones hidrográficas británicas (1826-1830)

En 1825, el Almirantazgo Británico consideró la necesidad de realizar un extenso trabajo de levantamiento hidrográfico para mejorar el conocimiento de la geografía marítima de la parte meridional de América, en especial de la región del estrecho de Magallanes, con el fin de dar mayor seguridad a la navegación de buques de distintas banderas en su trayecto entre los océanos Atlántico y Pacífico.

Fue así como se organizó una expedición muy bien preparada destinada a permanecer con intermitencias durante cuatro años en los mares australes. Estuvo integrada por la corbeta *Adventure* y por el bergantín *Beagle*, y fue puesta bajo el mando superior de Philip Parker King, experto hidrógrafo, a quien secundaba el comandante Pringle Stokes, oficial tan calificado como el primero.

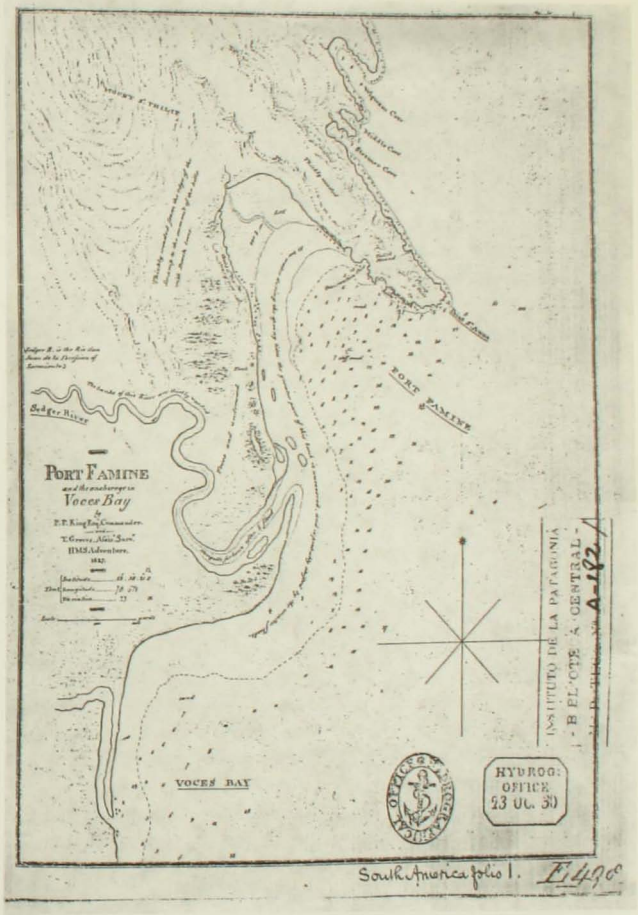
La expedición británica zarpó de Plymouth el 22 de marzo de 1826 e ingresó al estrecho de Magallanes el 19 de diciembre. Su punto de

destino era Puerto del Hambre.

Tanto se habla de Puerto del Hambre en casi todo lo publicado sobre el Estrecho de Magallanes que desde mucho antes lo había considerado como lugar apropiado para nuestros propósitos; luego de examinarlo ví que ofrecía tantas ventajas, que no vacilé en instalar allí nuestro cuartel general, escribió después en su relación el capitán King[17].

Este pasó a ser el lugar habitual de fondeo de las naves inglesas y desde aquí las mismas zarparon hacia distintos sectores del archipiélago magallánico durante el desarrollo de sus tareas específicas, y allí arribaron para dar descanso temporal a los tripulantes entre unas y otras comisiones.

En la costa de la bahía, en un sitio intermedio entre la base de la punta de Santa Ana y el curso del río San Juan, fueron erigidas las instalaciones que componían el establecimiento inglés. Estaba conformado por una casita de madera que fue ocupada por el encargado del destacamento,



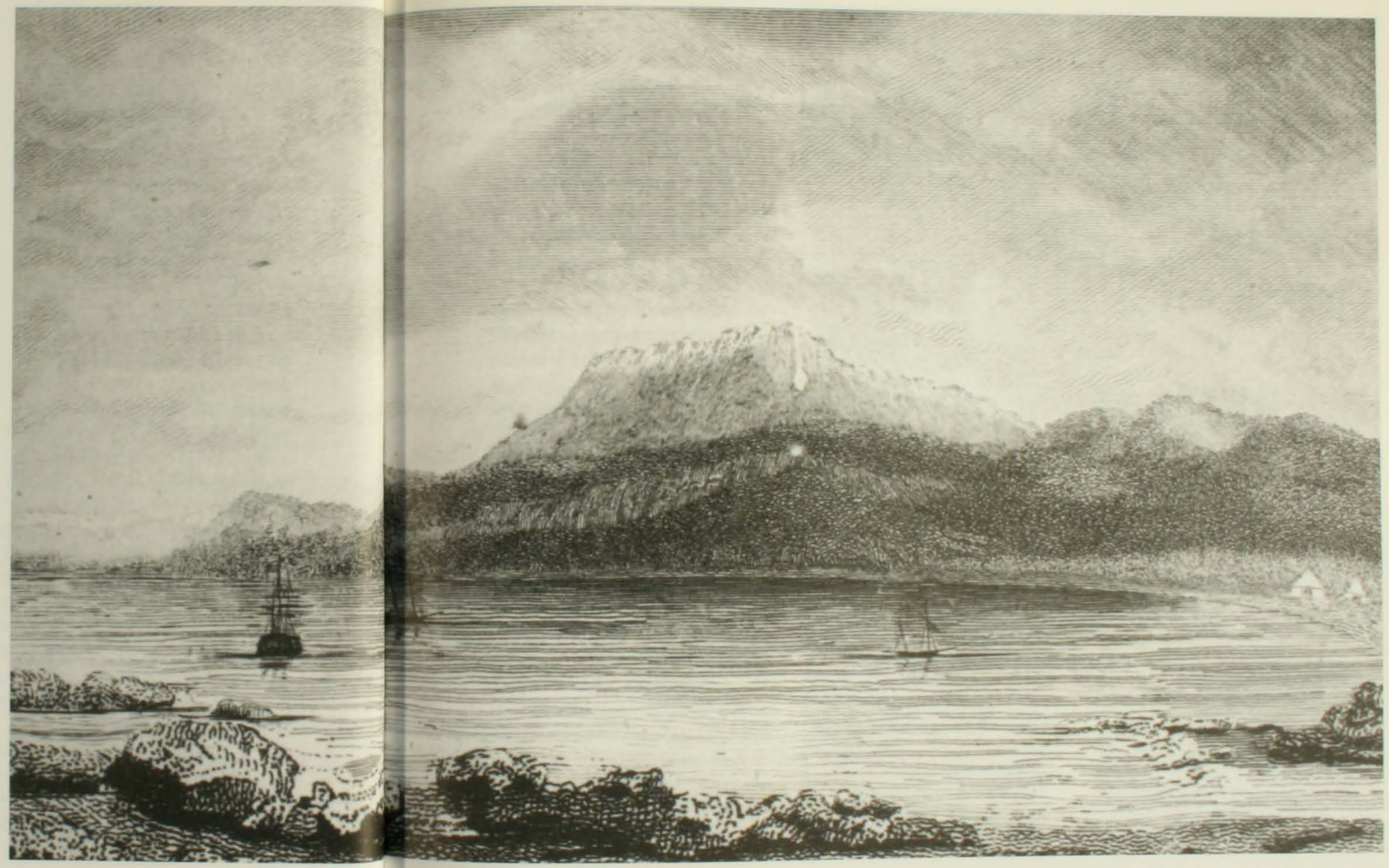
Port Famine, plano construido en 1827 por Philip Parker King y Thomas Graves, Mapoteca del Almirantazgo Británico.

piloto G. Harrison, y en la que se instaló el observatorio meteorológico de la expedición; además una carpa en forma de campana para albergar a los que trabajaban en tierra, una cocina para el personal y por fin la maestranza, compuesta por la carpintería, banco del tonelero, fragua del armero y el taller del velero, cada especialidad artesanal con su correspondiente cobertizo. De ese modo, San Juan-Puerto Famine constituyó un núcleo habitado donde, por meses durante las primeras campañas hidrográficas y por días o semanas en el transcurso de las dos siguientes, se desarrolló una variada actividad científica y artesanal[18].

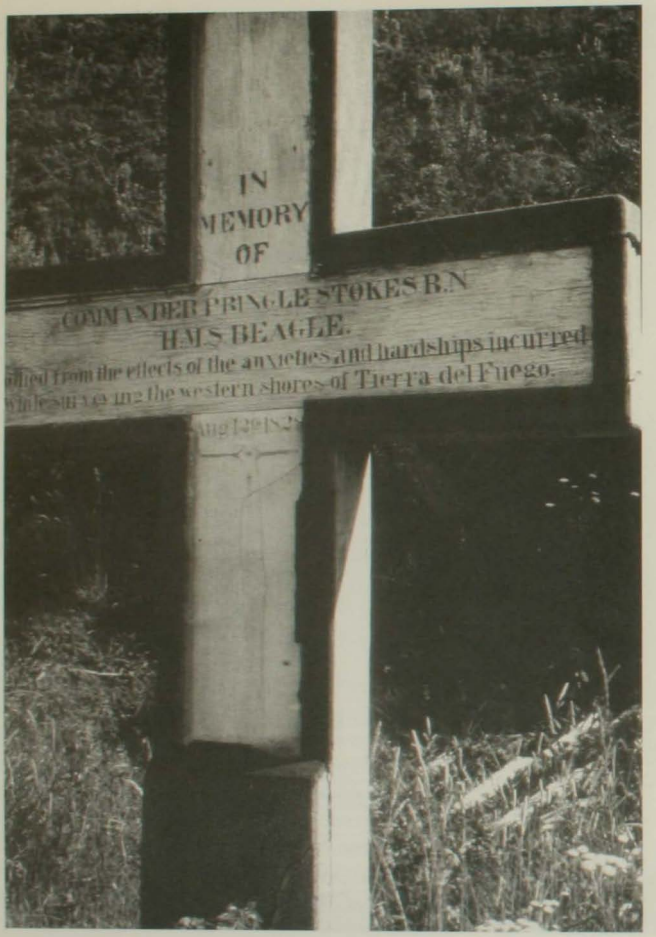
Después de las horas de trabajo la gente de tierra recorría los bosques con fusil o juntaba moluscos y crustáceos en bajamar, consiguiendo así procurarnos alimentación fresca una vez o dos por semana. Entretanto el barco se mantenía cuidadosamente limpio y en orden. Los oficiales exentos de deberes inmediatos, realizaban excursiones de caza; y aunque ésta pronto escaseó en las inmediaciones, una caminata a pocas millas proporcionaba siempre amplia distracción. En oportunidades también se permitía a algunos hombres divertirse en tierra con sus fusiles para lo cual muchos se habían provisto de pólvora y munición.

Todos los domingos después del oficio divino, que se celebraba con toda la regularidad compatible con las circunstancias, se permitía desembarcar a la gente que lo deseaba[19].

La estadía inicial en el lugar fue aprovechada asimismo para realizar reconocimientos geográficos por los alrededores. Fue entonces que, como consecuencia, se bautizaron con los nombres de *Steamer, Middle* y *Wigwan* las tres bahías sucesivas que se abren al norte de la punta de Santa Ana, correspondiendo la última al antiguo puerto de San Blas de Sarmiento, actual bahía Buena. También entonces el capitán King impuso el nombre de *San Felipe* a la conspicua montaña boscosa que se alza al noroeste de la bahía, en recuerdo de la fundación hispánica del siglo XVI.



Grabado inglés que muestra a Puerto Famine con las naves «Beagle», «Adventure» y «Adelaide» de la expedición hidrográfica , dirigida por el capitán Philip Parker King, hacia 1828. Al fondo el monte Tarn. A la derecha puede verse parte de la estación inglesa.



Cruz funeraria en memoria del Comandante Pringle Stokes, erigida en 1828. Cementerio de los ingleses, Costa de la Bahía de San Juan de la Posesión. Fotografía de Günther Jüllich, 1958. Archivo Fotográfico Histórico Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.

Abandonado transitoriamente entre marzo de 1827 y enero de 1828, el campamento británico fue desbaratado y asolado por los kawéskar que moraban en la vecindad. Restaurado pacientemente luego del retorno de los marinos, el destacamento fue rehabilitado y desde entonces se tuvo especial cuidado en vigilar a los indígenas para controlar sus merodeos.

Durante la segunda estadía la circunstancia del fallecimiento de tres marineros de la *Adventure* y el de uno del lobero inglés *Adeona* permitió habilitar para su sepultura un cementerio en un ribazo de la costa. Esta pequeña necrópolis cobraría notoriedad en el curso del tiempo, por lo que se hizo habitual que se sepultaran en ella los restos de otros marinos de nacionalidad inglesa que fallecerían durante el trayecto por el estrecho de Magallanes. Así, al cabo del tiempo pasó a ser conocida como *Cementerio de los Ingleses*.

Allí, pues, hubo de ser enterrado el distinguido capitán Pringle Stokes, quien

agobiado tras una extensa y durísima campaña de relevamientos hidrográficos por los canales patagónicos, cayó en un profundo estado depresivo y atentó contra su vida, falleciendo en medio de la consternación general el 12 de agosto de 1828, pues era un jefe muy estimado por su competencia profesional y cualidades humanas. Su cuerpo fue sepultado con los honores que ameritaban su rango y calidad, y se dejó una inscripción en una cruz erigida en su memoria.

De tal modo, en medio de actividades de rutina y una que otra incidencia excepcional transcurrieron los sucesivos períodos de ocupación de la base terrestre de San Juan-Posesión, hasta abril de 1830, época en que fue abandonada al ponerse término a la prolongada y fructífera primera fase de operaciones hidrográficas que distinguieron la notable eficiencia y la capacidad profesionales, así como la responsabilidad y dedicación de los marinos de Su Majestad Británica, quienes hicieron así una contribución sin precedentes al adelanto del conocimiento de la geografía marítima de Chile meridional.

Cabe dejar constancia de otra ocupación temporal de carácter singular ocurrida por esa misma época.

En efecto, a fines 1828, mientras el paraje de San Juan-Puerto Famine se hallaba transitoriamente desocupado por los marinos ingleses, arribó el capitán mercante norteamericano George Brock en el bergantín *María Antonieta*, matrícula de Buenos Aires, con el propósito de extraer maderas por encargo de comerciantes de aquel puerto argentino. Mientras se hallaba en tal faena, Brock observó la calidad del terreno comarcal que le pareció apto para el cultivo, por lo que determinó sembrar diferentes clases de hortalizas, las que prosperaron y pudo aprovechar durante otras dos arribadas con idéntico propósito al de la primera, en 1829 y 1830. Fue esta la primera actividad agrícola exitosa de que hay memoria en Magallanes, cuyo conocimiento contribuye a valorizar la importancia histórica del lugar.

En febrero de 1834, habiéndose registrado en el lapso que medió desde 1830 varias recaladas de embarcaciones loberas de las que solían practicar la caza por sus aguas magallánicas, y de alguna ocasional nave mercante o de guerra que surcó las aguas del Estrecho, arribó el bergantín *Beagle*, ahora nave capitana de la segunda misión de labores hidrográficas británicas en aguas territoriales al mando del capitán Robert Fitz Roy.

Esta vez la permanencia de los marinos ingleses en su antigua estación costera fue breve, apenas una semana, mereciendo destacarse de ella la actividad desplegada por el dibujante Conrad Martens, quien viajaba como supernumerario en la nave mencionada, y que realizó varios apuntes paisajísticos referidos a Puerto del Hambre y sus alrededores. Entonces igualmente arribó otro distinguido supernumerario, el joven naturalista Charles Darwin,

quien efectuó colectas de especímenes animales y observaciones ambientales diversas como parte del impresionante trabajo científico que entonces tenía en desarrollo. Robert Fitz Roy retornó al lugar a comienzo de junio del mismo año, en una corta recalada final de la expedición, tras lo cual se dirigió al Pacífico abandonando definitivamente las aguas de Magallanes.

Tras la estadía de los marinos ingleses y una vez que la misma, así como los trabajos hidrográficos realizados, tuvo amplia difusión con la publicación de 1839 de la narración de los memorables viajes, puerto Famine llegó al cenit de su fama como punto capital del estrecho de Magallanes. Una cabal evidencia se tiene en el hecho de que cuando en 1835-36 el Libertador Bernardo O'Higgins preparaba su proyecto de navegación a vapor y de la colonización del estrecho de Magallanes, puerto Famine fue uno de los lugares elegidos para situar los eventuales centros de poblamiento.

Puerto Famine. Grabado inglés que muestra a Puerto Famine hacia 1828. A la derecha Punta Santa Ana; al fondo el Monte San Felipe; a la izquierda, sobre la costa, se divisan las instalaciones de la base de operaciones de los hidrográficos ingleses.

Estadía de las naves del Almirante Dumont D'Urville en Puerto del Hambre (1837)

En diciembre de 1837 ingresó al estrecho de Magallanes el almirante Jules Cesar Dumont D'Urville al mando de una escuadrilla de la armada real de Francia compuesta por las naves *L'Astrolabe* y *La Zelée*, en un trayecto que era parte de un extendido periplo exploratorio que posteriormente había de conducirla hasta los mares antárticos y la Oceanía. Como ya era habitual entre los navegantes del Estrecho, D'Urville se dirigió a

Grabado de Le Breton que muestra el campamento de la expedición Dumont D'Urville, en Caleta Observatorio, 1837. Biblioteca Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas.

Puerto del Hambre, donde fondeó el día 15 para una estadía que prolongaría hasta el 28 del mismo mes, durante la cual se llevaron a cabo variados trabajos científicos y otros propios de la rutina naval.

Repitiendo lo ocurrido al arribar el capitán Philip Parker King una década antes, los franceses erigieron en el mencionado paraje (Caleta Observatorio) una estación temporal en la que desde luego instalaron la maestranza para la reparación o fabricación de elementos necesarios para los barcos, además de realizar los indispensables aprovisionamientos de agua y leña. Pero también, teniendo en consideración los objetivos científicos del extenso viaje, se desarrollaron reconocimientos geográficos y estudios naturalistas en el lugar y en su inmediata vecindad. Ello llevó a los franceses a recorrer la costa hacia el norte en una infructuosa búsqueda de ruinas o restos de la Ciudad del Rey Don Felipe, búsqueda que les hizo pasar precisamente por el sitio en donde había estado la fundación y donde a mediados del siglo XX se encontrarían las primeras evidencias materiales.

En su relación posterior Dumont D'Urville recordaría, a propósito de lo anterior, el paso por el lugar del capitán mercante norteamericano Benjamin Morrell (junio, 1827), quien igualmente se había ocupado de explorar en búsqueda del emplazamiento de la antigua población española y había afirmado en la narración de sus viajes que en el sector situado inmediatamente al norte de la punta de Santa Ana había hallado ruinas de baluartes y edificaciones que parecían corresponder a los que hubo de tener aquélla. Por cierto, y ello lo comentaría al almirante francés, al parecer tal relato no había pasado de ser un fruto de la imaginación del capitán norteamericano. Sin embargo, de haber sido así, pues nada visible había a la vista en aquel sitio litoral, no deja de sorprender la coincidencia de lugar que se da entre el sitio recorrido y el de la ubicación del poblado hispánico efectivamente encontrada posteriormente.

Durante la permanencia de los franceses en la costa de San Juan-Famine sucedió un hecho ciertamente curioso: el hallazgo de la más original oficina de correos de que haya memoria en el territorio austral americano, en forma de un barril colgado de un árbol, junto al cual en una tabla se leía la inscripción *Post Office*.

Vale consignar los orígenes del suceso.

En 1833 un tal capitán Cunningham, norteamericano, conociendo la característica de sitio habitual de recalada que tenía el puerto, dejó algunos mensajes dentro de una botella que suspendió de un árbol en un lugar visible, confiando en que cualquier navegante que acertara a pasar por allí se apercibiría de la botella y haría llegar a destino la correspondencia en ella depositada. En 1835 otro marino y compatriota del anterior, un cierto Waterhouse, quiso hacer más notoria la función de la botella y le agregó a la instalación un

letrero identificatorio con las palabras «Post Office»; y por último un tercer nauta, el capitán inglés Carrick, comandante de la goleta *Mary Ann*, que pasó en dos ocasiones por el Estrecho durante el curso de 1837, cambió la botella por el mencionado barril que hizo colgar de un árbol, dejando además una inscripción por la que se invitaba a cuantos recalasen a hacer uso del mismo. Así, milagrosamente librado de la rapiña indígena, y entregado a la honorabilidad, cuidado y diligencia de los hombres de mar, funcionó durante años en Puerto Famine este original servicio de correos. En el barril, los capitanes, oficiales y tripulantes dejaban no sólo sus cartas, sino también notas con descripciones de viajes, indicaciones varias y otros datos.

Apreciando la utilidad de la instalación, D'Urville dispuso su traslado a la cima de la vecina punta de Santa Ana. Allí entonces se levantó un poste de tres a cuatro metros de altura a manera de baliza que concitara la atención de los navegantes que fondearan en la bahía del sur, con una tabla cruzada en la que se grabó la frase *Poste aux lettres*, instalándose al pie, a manera de buzón, una caja de madera forrada en zinc. Este conjunto, escribió el almirante galo, debía durar largos años si nadie lo destruía.

Punta Santa Ana, Caleta Observatorio. Al fondo el campamento francés. Grabado de Goupil, 1837. Biblioteca Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas.

Conmemoración del paso de los primeros vapores por el estrecho de Magallanes (1840)

En 1830 residía en Valparaíso un joven norteamericano, William Wheelwright, quien había hecho de ese puerto el centro de sus actividades navieras en la costa occidental de América del Sur. Hombre inquieto y de gran visión, su preocupación por el progreso lo llevó a promover

diferentes empresas en Chile y en Perú, pero fue en el ramo marítimo donde puso su mayor interés.

Wheelwright advirtió las ventajas de la introducción de vapores en el servicio de cabotaje. Semejante iniciativa, que por lógica razón debió haberse aceptado de inmediato, hubo de esperar varios años. Al fin, en 1835, el gobierno del Presidente Joaquín Prieto apoyó la iniciativa del norteamericano al enviar al Congreso Nacional un proyecto de ley para concederle un privilegio exclusivo por diez años para establecer la navegación a vapor en puertos y ríos chilenos.

Luego de intentar en vano obtener en el país y en Perú capitales privados para lanzar la compañía, el tenaz empresario se dirigió a Inglaterra en busca de apoyo, pues allí su proyecto se miraba con gran simpatía. En efecto, habiendo conseguido el necesario respaldo financiero, se fundó en Londres el 6 de septiembre de 1838, la entidad denominada *The Pacifc Steam Navigation Company*, cuya actividad habría de estar ligada en el futuro al desarrollo comercial de las costas de Chile.

Conseguida la carta real que autorizó su funcionamiento, la naciente compañía encargó la construcción de dos vapores de ruedas de 700 toneladas, destinados a ser utilizados inicialmente en el trayecto Valparaíso-Chagres (Panamá), que fueron bautizados con los nombres de *Chile* y *Perú*.

Después de la prueba de rigor y con los primeros pasajeros que se atrevían a hacer la larga travesía hasta Valparaíso, ambas naves comenzaron sus servicios. El *Chile* zarpó el 27 de junio de 1840 desde Falmouth y el *Perú*, el 4 de julio desde Plymouth. La ruta disponía tomar la vía del estrecho de Magallanes, estimada como la más conveniente y segura.

El 14 de septiembre de aquel año memorable en la historia marítima de Chile y del Estrecho, los dos vapores penetraban sin novedad en el paso de mar y en la tarde de aquel mismo día fueron a fondear a puerto Famine. La recalada, prevista desde años antes por Wheelwright, fue ordenada por el capitán George Peacock, que venía al mando de la flotilla, tanto para el descanso de las tripulaciones como para realizar aprovisionamiento de agua.

Llegado el día 18 y sabiendo el capitán Peacock que en la fecha se conmemoraba la mayor festividad nacional chilena, consideró que el acontecimiento feliz de que era partícipe bien merecía ser puesto de relieve, haciendo coincidir el auspicioso inicio de la navegación a vapor por aguas chilenas con el suceso patriótico de la República.

Así entonces, el día indicado bajaron a tierra oficiales y tripulantes y tal vez buena parte del pasaje, y en la cima de la punta de Santa Ana se enarboló la bandera de Chile, se la saludó con aclamaciones y se levantó un acta en idioma inglés, cuyo texto por conmemorar un hecho trascendente merece ser transcrito, traducido:

Perú
700 toneladas
192 caballos de fuerza
longitud 198 pies
manga 29 pies

Los primeros Vapores que navegaron el Estrecho de Magallanes

Chile
700 toneladas
192 caballos de fuerza
longitud 198 pies
manga 29 pies

DIOS SALVE A LA REINA

Este monolito ha sido erigido para conmemorar el triunfo del Vapor en esta parte del mundo con el arribo de los Vapores de la Pacific Steam Navigation Company, «PERU», comandante George Peacock, y «CHILE», comandante William Glover, el primero en cuarenta y cuatro días (en el mar) desde Plymouth y el último en cuarenta y siete días (en el mar) desde Falmouth, habiendo tocado en Río para tomar carbón, del cual se consumió desde Inglaterra hasta este Puerto, trescientos cincuenta toneladas solamente, en cada buque.

Ambas naves están firmes y fuertes como cuando zarparon de Inglaterra, teniendo todavía combustible para doce días y sus pasajeros y tripulantes se encuentran en excelente salud y buen ánimo.

Dado por mis manos a bordo del PSNCS «PERU» en Port Famine este 18 de septiembre de 1840, siendo el aniversario de la Independencia Chilena.

Geo. Peacock
Comandante y Oficial Mayor

Testigos

Pasajeros
M.B. Evans
Sam P. Oxley
George Bingley
(ilegible)

Oficiales
Tho., Penborn, Primer Piloto
J. Eveleigh, Segundo Piloto
J.H. Welbourne M.D. Cirujano
W.H. Kemp
William Glover, Comandante[20]

El acta conmemorativa fue depositada al pie de un palo que allí había a manera de baliza, probablemente el mismo que hiciera levantar D'Urville, conjuntamente con algunas monedas inglesas.

El auspicioso suceso mecánico tendría una imprevista repercusión al convertirse de hecho en la causa próxima de una decisión de la máxima trascendencia histórica: la ocupación efectiva del territorio magallánico por parte de la República de Chile.

Puerto Famine (Bahía San Juan de la Posesión), grabado de Goupil, 1837. Expedición de Jules Cesar Dumont D'Urville. Biblioteca Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas.

Ocupación nacional de la Patagonia y Tierra del Fuego

Ha sido mencionado precedentemente que durante 1835-36 el Libertador de Chile, general Bernardo O'Higgins, a la sazón exiliado en el Perú, se había ocupado en la preparación de un interesante proyecto de navegación a vapor por el estrecho de Magallanes y de la colonización de sus costas. En verdad, este plan correspondía a una ya antigua preocupación suya por la extensión de la jurisdicción efectiva de la República de Chile sobre los territorios situados en la Patagonia, al sur del archipiélago de Chiloé, sobre ambas de la cordillera de los Andes hasta el estrecho de Magallanes, y la Tierra del Fuego.

Tal preocupación se había manifestado inicialmente en forma de cavilaciones acerca de la necesidad e importancia de proceder a la ocupación de tales territorios para incorporar a sus habitantes aborígenes a la vida chilena, y en la redacción de epístolas a gobernantes y antiguos jefes militares en las que se hacía presente tan patriótico pensamiento. En tal predicamento, y encontrándose por su trato ocasional con oficiales de la marina ingleses al tanto del adelanto que manifestaba el uso del vapor

en la navegación, había concebido el proyecto de marras cuyo objetivo era restablecer plenamente el uso de la vía del estrecho de Magallanes para la navegación interoceánica, con el empleo de barcos remolcadores para facilitar el tráfico de veleros mercantes mediante la tracción de los mismos cuando realizaran el trayecto en el sentido oriente-occidente. Su natural complemento era otro proyecto que contemplaba la ocupación del territorio y el establecimiento de bases de apoyo en distintos lugares del recorrido fretano, entre ellos la histórica bahía de San Juan de la Posesión, más conocida como Puerto Famine. En el pensamiento O'higginiano, estas poblaciones debían disponer de los recursos indispensables para el auxilio y la reparación de naves en los casos que las eventuales emergencias lo requirieran, y, además, para su apropiado abastecimiento con la instalación de crianzas, cultivos e industrias y el desarrollo de una población capaz de proporcionar combustibles (leña), pescado, carne u hortalizas, tanto para satisfacer sus propias necesidades cuanto para los requerimientos de los barcos que traficaran por el Estrecho.

Este plan había sido sometido a la consideración de un capitán mercante inglés, John Smith, con experiencia en la navegación fretana, quien lo había encontrado atinado y satisfactorio en sus aspectos técnicos, económicos y humanos.

Así las cosas, cuando en 1840 O'Higgins se enteró del exitoso paso de los vapores *Chile* y *Perú* por el estrecho de Magallanes, juzgó llegado el momento para impulsar su interesante iniciativa. De tal manera, en mayo de 1841 volvió a escribir al capitán Smith para reactualizar el proyecto de algunos años antes y para requerirle el envío de información acerca del costo de tres vapores remolcadores, más los correspondientes gastos de conservación, reparación y seguro de estas naves, como asimismo una estimación respecto del capital que se requería para la formación de una compañía destinada a la explotación del servicio de tracción en el Estrecho.

El prócer no demoró en darse cuenta de la creciente importancia que tomaba la cuestión del dominio del territorio meridional y ante la posibilidad de que su estado de abandono pudiera despertar el interés de algunas potencias europeas, su preocupación se tornó inquietud. Por ello decidió dirigirse en agosto de 1842 al Presidente, general Manuel Bulnes, y a su ministro del Interior y de Relaciones Exteriores, Ramón Luis Irarrázaval, dándoles a conocer sus ideas y proyectos, acompañando para ello toda la correspondencia que había acumulado, instándolos a que se procediese sin demora a adoptar la decisión trascendente de ocupar de manera efectiva las tierras patagónicas y fueguinas, en particular la región del estrecho de Magallanes.

Tanto el Presidente Bulnes como el ministro Irarrázaval contestaron meses después a

O'Higgins informándole que la esperada decisión superior se había adoptado y que se había dispuesto la organización de la expedición que habría de llevar a cabo la toma de posesión territorial, agregándole que la gloria de dicha empresa recaería sobre él pues había sido genial y patriótico inspirador.

En consecuencia, el gobierno del Presidente Bulnes instruyó al intendente de Chiloé, Domingo Espiñeira, para que tomara las medidas conducentes al mejor cumplimiento del objetivo. De ese modo, durante el curso de 1842 y los primeros meses de 1843 se sucedieron en San Carlos de Ancud distintas acciones administrativas y preparativos varios referidos a la expedición al estrecho de Magallanes que culminaron en el mes de mayo, cuando la goleta construida ex profeso para conducirla se hallaba debidamente aprestada y alistados y dispuestos sus integrantes entre jefes, marineros, soldados y supernumerarios. Finalmente, el 22 de mayo de 1843, la *Ancud*, que así fue bautizada la embarcación en homenaje al puerto generatriz, puesta al mando del capitán de fragata Juan Williams (Guillermos en las comunicaciones de la época) zarpaba con destino al sur para llevar a debido término su importantísima comisión.

Al cabo de algunos contratiempos, que fueron satisfactoriamente superados, pero que demoraron el viaje por varios meses, la goleta reanudó su navegación ingresando al estrecho de Magallanes el 18 de setiembre. Tres días después, exactamente a media mañana del día 21, la *Ancud* echaba anclas en el puerto que los chilenos nombraban de *San Felipe* y que no era otro que el mismo conocido desde antiguo como Famine y que había sido teatro geográfico de acontecimientos relevantes en el pasado. Ningún sitio del extenso litoral del Estrecho era más apropiado para llevar a cabo la acción de más trascendencia que la República había realizado en su corta existencia, esto es, el establecimiento de su plena y efectiva jurisdicción sobre las tierras y mares del meridión de América -la Patagonia y Tierra del Fuego-, que habían conformado desde 1554 y 1555 el dominio territorial de la antigua Capitanía General de Chile, confirmado por la posesión solemne del capitán Ladrillero de 1558, y ratificada por diversas disposiciones administrativas a lo largo del tiempo.

Una vez fondeados, bajaron a tierra el capitán Williams, el ingeniero y naturalista Bernardo Eunom Philippi y el teniente de artillería Manuel González Hidalgo. Se encaminaron rápidamente al punto donde se observaba la baliza dejada por los vapores ingleses en 1840, procedieron al retiro del documento conmemorativo enterrado al pie y su reemplazo por una copia, cambiándose además las monedas inglesas por chilenas, para borrar todo rastro de presencia anterior que pudiera ser lesivo para la soberanía chilena. Hecho esto regresaron a bordo y en la tarde desembarcaron nuevamente junto con los

demás expedicionarios, salvo aquéllos que quedaron de guardia en la nave.

A las tres de la tarde de ese día memorable se izó por primera vez, por manos chilenas, la bandera de la estrella solitaria en la tierra firme patagónica, cuyo flamear cubría simbólicamente todo el sur del continente. Se completó la ceremonia con la salva de ordenanza y los vítores emocionados de los expedicionarios. Acto seguido se procedió a la lectura en voz alta de la toma de posesión, cuyo texto es el siguiente:

DIOS SALVE LA PATRIA - VIVA CHILE

En cumplimiento de las órdenes del Gobierno Supremo, el día veintiuno del mes de Septiembre del año mil ochocientos cuarenta y tres, el ciudadano, capitán graduado de fragata de la marina nacional, don Juan Guillermos y asistido con el teniente de artillería de don Manuel González Hidalgo, el piloto 2° de la armada nacional don Jorge Mabon, el naturalista prusiano voluntario don Bernardo Eunom Philippi y el sargento 2° distinguido de artillería don Eusebio Pizarro que actúa de Secretario, con todas las formalidades de costumbre tomamos posesión de los Estrechos de Magallanes y su territorio en nombre de la República de Chile, a quien pertenece conforme está declarado en el artículo 1° de su Constitución Política y en el acto se afirmó la bandera nacional de la República, con salvas de veintiún tiros de cañón.

Y en nombre de la República de Chile protesto en el modo más solemne cuantas veces haya lugar contra cualquier poder que hoy o en adelante trate de ocupar alguna parte de este territorio. Y se firmaron conmigo el presente acta el día veintiuno de Septiembre de mil ochocientos cuarenta y tres años y el tercer año de la Presidencia del excelentísimo señor General don Manuel Bulnes[21].

A continuación firmaron el acta Williams, Philippi, González, Mabon y Pizarro, suscribiéndola luego igualmente el resto de los expedicionarios presentes.

Con esta sencilla ceremonia, de enorme trascendencia histórica para el destino de la nación, se había llevado a cabo la incorporación efectiva de los territorios del estrecho de Magallanes, Patagonia y Tierra del Fuego al cuerpo de la República, cumpliéndose de este modo el mandato confiado a los expedicionarios por el Gobierno de Chile.

Fuerte Bulnes:

desde su fundación hasta su abandono hacia 1850-51

Realizado el acto posesorio en la punta de Santa Ana, el capitán Williams, acompañado por el naturalista Bernardo E. Philippi, se embarcó en la goleta *Ancud* para realizar un viaje de carácter jurisdiccional y de conocimiento, teniendo en consideración la fundación que debía efectuarse para afirmar la presencia chilena en el territorio.

Cumplida la navegación exploratoria que los condujo hasta la Primera Angostura del Estrecho, el jefe expedicionario concluyó que la punta Santa Ana era, a su entender, el mejor lugar para establecer el destacamento de soberanía, en consideración a su situación geográfica que permitiría un fácil avistamiento desde el mar y una amplia vista sobre el mismo desde tierra. Primó en esos momentos la visión estratégica en la determinación de la ubicación de la futura base colonial.

Así, a partir del 13 de octubre, el naturalista prusiano, oficiando de arquitecto y constructor, asumió la responsabilidad de proyectar y

dirigir la erección de un edificio modesto a modo de casa fuerte o *blockhaus*, destinado a la habitación y protección del destacamento inicial de guardia de soberanía.

Ese día desembarcó gente en la costa de la bahía de San Juan para iniciar las faenas de extracción, corte y labrado de vigas y otras piezas como cuartones y tirantes. Terminada parcialmente esa etapa, el 18 se escogió el sitio para la edificación y al día siguiente se dio comienzo al desmonte del terreno situado en la cima del promontorio. Tres días después se iniciaba la construcción del fortín, ocupándose en ello las diecisiete primeras vigas preparadas. Durante las jornadas siguientes y como el tiempo apremiaba, fue menester tener dos frentes de trabajo, uno en el monte y otro en el sitio de la construcción, a cual más fatigoso para los marineros y soldados que, como buenos chilotes, sabían entendérselas con el labrado de la madera y arte de la carpintería de obra.

De esa manera fue surgiendo y cobrando forma el fortín, que más no era la modesta edificación. El 30 de octubre ya estaba concluida la planta baja o principal del «blocao», por lo que Williams, sin esperar mayor avance, decidió inaugurar el recinto.

A las 6 P.M. estaba todo listo -consignaría en su diario el jefe expedicionario-, *enarbolé el pabellón nacional de la República al primer disparo i siguió salva jeneral de veintiún cañonazos. Sirviendo de padrinos: Intendente Comandante Jeneral de la Provincia de Chiloé don Domingo Espiñeira, representado por el capitán i dueño del bergantín N.A. «Sapewing», de Nueva York, don Cristóbal Lozada. Al primer disparo de cañón lo bautizaba en nombre de la República de Chile i lo nombraba «Fuerte Bulnes»; en el acto rompí una botella de vino sobre la muralla del fuerte acompañado con los más entusiastas vítores de los presentes. La salva era contestada por el Bergantín N.A. «Sapewing» con igual número de disparos, i más tarde por la goleta «Ancud»*[22]. Y el meritorio Philippi, a su turno, describió así el memorable momento en carta de aquel mismo día al intendente Espiñeira [...] *principiamos como a las seis de la tarde. Nuestra alegría en este gran momento era increíble, todo era igualdad, y todavía crecía viendo saludar los estrechos de Chile por los cañonazos del buque Americano*[23].

El trabajo de construcción prosiguió intenso al día siguiente y se prolongó hasta el 7 de noviembre, cuando se dio por terminada la obra. Para entonces el recinto fortificado se componía, de acuerdo con su sencillo plan, de la casa fuerte, de dos plantas, la baja para habitación y la superior para fines de defensa. El edificio tenía la forma de una torre cuadrada, de unas 5 a 6 varas por lado (4,20 a 5 metros), y para su construcción se adoptó el sistema de vigas sobrepuestas horizontalmente, dentadas en sus extremos para dar rigidez y trabazón a la

«Fuerte Bulnes», acuarela del arquitecto Carlos Leal, 1983

estructura, que se completó con el empleo de cuartones como pies derechos en el interior. El piso superior del blocao tenía cuatro aberturas destinadas a servir de troneras en eventual caso defensivo. Además incluía espacios que fueron excavados, para servir de almacén de víveres y depósito de pólvora. Completaba la obra una gran asta de bandera, una empalizada con batiportas y un foso circundante, con puente levadizo, para fines de defensa y seguridad del recinto.

Ese fue el principio del pequeño baluarte con el que pasaba a manifestarse la guardia de soberanía de tan remota posesión chilena y que, al propio tiempo, conformaba el germen del esfuerzo colonizador que se esperaba tendría pronto comienzo en el territorio meridional de América.

El día 11 de noviembre, Juan Williams procedió a entregar el fuerte al teniente de artillería Manuel González Hidalgo, investido con el cargo de gobernador provisorio. Con él, dos suboficiales, cinco soldados, dos mujeres y el piloto Jorge Mabon, se daba forma al primer contingente poblador civilizado en el estrecho de Magallanes a poco más de tres siglos de su descubrimiento. Era el germen de una sociedad extraña que de ese modo se incorporaba al territorio y que a poco andar pasaría a desempeñar el papel protagónico fundamental en su futura evolución.

Entretanto, el puesto avanzado de la punta Santa Ana había comenzado a prestar servicios a la navegación aún antes de la inauguración del fuerte. A partir del día en que se había hecho efectiva la ocupación nacional, el tradicional surgidero de San Juan-Famine-San Felipe pasó a ser en la práctica el punto obligado de recalada de los veleros y vapores que en número superior a lo calculado utilizaban la ruta magallánica. Allí, bajo el nombre Chile y al amparo de su bandera, la autoridad pasó a ofrecer sus servicios a naves extranjeras, dirgiéndolas hasta el fondeadero o remolcándolas, si era posible, para lo que se contaba con un bote; facilitándoles leña y agua, y recibiendo la correspondencia para despacharla a destino. Más adelante se fueron proporcionando otros auxilios, inclusive humanitarios, en la medida que lo permitían las disponibilidades del fuerte.

La reacción de los todavía contados navegantes que fueron pasando, a la vista del fortín, sería recogida y descrita apropiadamente por el piloto Jorge Mabon: *No ha sido por tanto pequeña la sorpresa de los unos al encontrarse con cristianos en los parajes en lo que solo esperaban ver salvajes; y la estrañeza de los otros al encontrarse con el pabellón chileno ocupando el territorio; y el placer jeneral al considerar que cualquiera que sea ocupe este país, proporcionaría al comercio y a los navegantes recursos y auxilios que harán menos molesta e insegura la larga travesía por los mares del Sud.*[24]

Si bien ya instalado el establecimiento podía cumplir siquiera en mínima parte con el objeto para el que había sido

fundado, era indispensable completar la ocupación con medidas efectivas y duraderas que permitieran una colonización en forma y con ella el surgimiento de un centro vital capaz de subsistir por sí mismo y progresar de manera permanente. De ello específicamente se ocuparían el capitán Williams y el naturalista Philippi una vez de regreso en Chile metropolitano.

La goleta *Ancud* había zarpado de regreso al puerto homónimo el 14 de noviembre y tras un viaje de tres semanas, breve para ese tiempo, arribó a Chiloé sin contratiempos. De inmediato Juan Williams se dirigió a tierra junto con Philippi para dar cuenta al intendente Espiñeira acerca de lo acontecido en el estrecho de Magallanes.

Tan importante juzgó Espiñeira lo realizado durante la expedición, que estimó conveniente que sus interlocutores, tras un descanso reparador de fatigas y emociones, siguieran hasta Santiago para informar personalmente de lo ocurrido en Magallanes al ministro del Interior y a otras autoridades de gobierno.

Cuatro días después de esta entrevista, Espiñeira daba cuenta oficial al ministro Irarrázaval de lo acontecido, destacando que de lo informado por Williams y Philippi se derivaba que la *colonización es muy realizable y bajo todo punto de vista ventajosa e interesante para Chile. En consecuencia se ha tomado posesión de aquel territorio y se ha dejado una colonia militar en el Fuerte Bulnes.*

[....] *De los trabajos o observaciones que se han hecho infiero que el Gobierno decidirá por la colonización a que en cierto modo le deja obligado la publicidad de la reciente ocupación de Magallanes. La atención de la Europa se convertirá en breve sobre este punto, y Chile se halla en el caso de obrar, amparando siquiera la parte que ya está ocupada y que es lo más interesante del Estrecho por su ventajosa situación.*[25]

Las noticias de lo acontecido en el estrecho de Magallanes habían llegado entretanto a conocimiento público por intermedio de los capitanes de las naves que habían pasado por el gran canal a contar del 21 de septiembre y que posteriormente habían recalado en los puertos de Talcahuano y Valparaíso. Esas nuevas, confirmadas luego del retorno de la *Ancud* y posteriormente con el viaje de Williams y Philippi a Santiago, llegaron finalmente a la prensa. Al dar cuenta de ellas, los diarios de la capital, de Valparaíso y Concepción se ocuparon extensamente sobre la materia celebrándose de modo unánime la exitosa expedición que había culminado con la ocupación del territorio austral, comentándose las interesantes y favorables perspectivas de diverso orden que para el adelanto del país y el bienestar de sus habitantes podían derivarse del fausto suceso.

La reacción del gobierno de Bulnes fue condigna del regocijo ciudadano y se expresó a cabalidad en el contenido del oficio que el ministro Irarrázaval dirigió al intendente de Chiloé, en respuesta a su primera comunicación que

daba cuenta de lo ocurrido en el estrecho de Magallanes.

El Gobierno ha tenido fundados motivos de complacencia al instruirse por la nota de V.S. de fha.22 del pp.do, del modo como ha principiado á realizarse sus esperanzas y á cumplirse sus disposiciones sobre el importante proyecto de ocupar el estrecho de Magallanes, afin de hacer efectiva la soberanía de la República en aquellas apartadas rejiones.[26]

Enseguida el ministro hacía un reconocimiento justiciero destacando el celo y el patriotismo de cuantos habían tomado parte en la trascendente acción restablecedora de la jurisdicción histórica chilena en el territorio austral.

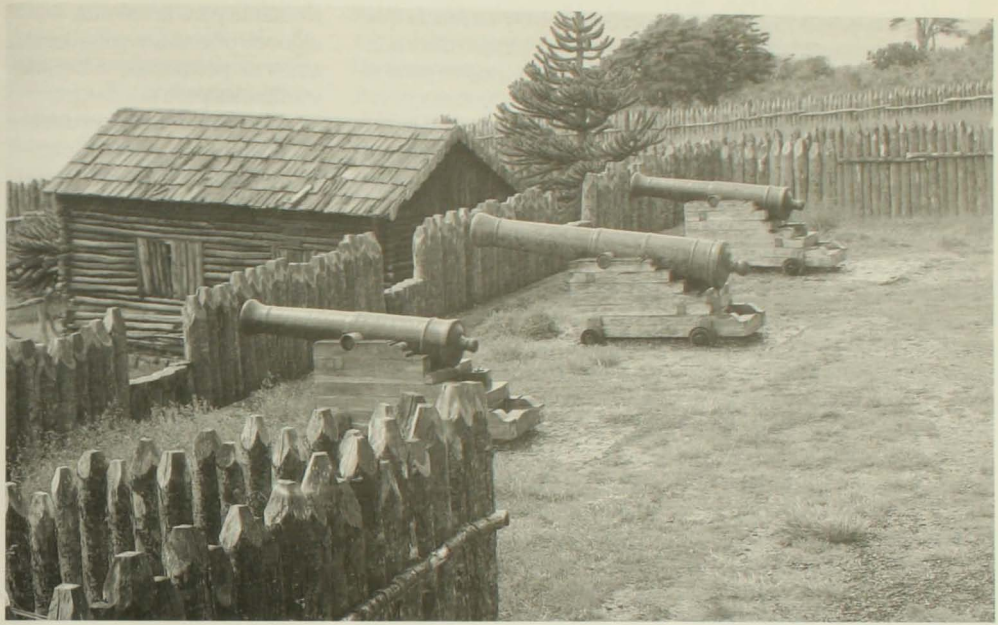
El gobierno de Santiago, al propio tiempo, instruyó al intendente Espiñeira respecto de las diferentes medidas que se querían adoptar para consolidar lo realizado mediante el desenvolvimiento de la colonización del territorio magallánico. De tal manera, se fueron adoptando diferentes decisiones con el objeto de llevar adelante paulatinamente tan necesaria como indispensable empresa, sin la cual lo efectuado perdería gran parte de su significación. Pero esta aspiración tan sentida tardaría largo tiempo en verse materializada, debido a la inconstancia gubernativa y a distintas circunstancias imprevisibles entonces.

El 8 de febrero de 1844 echaba anclas en la bahía de Fuerte Bulnes la goleta *Voladora* que transportaba al gobernador en propiedad, sargento mayor Pedro Silva, junto con el cual venían un secretario intérprete, el primer capellán fray Domingo Passolini, un grupo de soldados, algunos de ellos con sus esposas, además de un carpintero y un herrero para la colonia en formación. También se habían traído materiales, alimentos, plantas, semillas y animales.

Con este esfuerzo humano y material, producto del celo del intendente Espiñeira que así manifestaba la preocupación del Supremo Gobierno, se quería dar comienzo efectivo a la colonización propiamente tal.

Si para los recién llegados fue consolador encontrar sin novedad a los habitantes del fuerte, pues respecto de ellos -pocos, desprovistos y aislados como habían quedado- se había temido lo peor, para éstos el arribo de la goleta debió concitar más de un profundo reconocimiento a la Providencia. Aunque breve, aquella guardia de soberanía inicial había sido una presencia esforzada en un territorio remoto y virtualmente ignoto, que había exigido mucho coraje y patriotismo. La habían soportado bien y sin más penurias aparentes que dolencias reumáticas que afectaron a las dos mujeres. Debieron pues saludar con alegría ese relevo.

El flamante gobernador no encontró las cosas a su gusto en el lugar. Razones no le faltaron, pues ha quedado a la vista la premura con que había debido resolverse y actuarse en el mes y medio de permanencia de la expedición de marras. Así, amén de pequeño y estrecho el recinto del fortín, por tanto, insuficiente para albergar al triple de personas de las que con muy poca comodidad habían alojado en



Aspecto del interior del Fuerte Bulnes, mostrando la batería del norte
Fotografía: Fotobanco

su interior, le pareció además precario y poco sólido en su construcción y, en consecuencia, del todo inseguro, tanto que *«tirando un cañonazo con la pieza de a doce se vendría abajo»*, escribió más tarde el mandatario al ministro del Interior. Importaba, es cierto, la comodidad y seguridad de los habitantes, pero también el decoro con que debía mostrarse el establecimiento chileno a la vista de extraños.

Silva dedicó toda su preocupación a mejorar las condiciones físicas del fortín, disponiendo su ampliación con nuevas construcciones e instalaciones y la reparación o reforzamiento de lo previamente edificado cuando se vio necesario. Para ello la gente debió trabajar con intensidad y rapidez empleando la madera local en tanto se recibía la que con apuro se pidió a Chiloé. De esa manera, poco a poco se reforzó el blocao y fueron surgiendo otras edificaciones indispensables: el cuartel para el alojamiento de la tropa, de 24 varas de largo por 7 de ancho; el almacén de víveres, el cobertizo para la vivienda del gobernador y otro para la cocina de los soldados, además de corral y establo para los animales. Con esas construcciones se consiguió una mejor separación habitacional y funcional, eliminándose en parte los problemas consiguientes de hacinamiento, siempre inconvenientes, más aún en circunstancias de convivencia forzada como eran aquéllas por las que se pasaba.

«Fuerte Bulnes», óleo de Alejandro Cicarelli, 1847. Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas

Algunos meses más tarde, 30 de junio, anclaba frente al fuerte el queche *Magallanes* que portaba a su bordo al sargento mayor Justo de la Rivera, nombrado gobernador en propiedad por el Supremo Gobierno, que ignoraba el nombramiento de Silva hecho por el intendente de Chiloé. Con él llegaron un médico residente para la colonia, algunos oficiales y voluntarios, amén de pertrechos, materiales y animales para la crianza.

A todo esto, con el primer grupo relevado retornó Jorge Mabon, quien había permanecido durante el trimestre inicial con el encargado de hacer observaciones generales y particulares sobre las características del territorio y practicar algunas experiencias y hacer pequeñas exploraciones que permitieran confirmar las apreciaciones preliminares de Philippi, todo ello en vista de una futura colonización. Su informe, elevado al ministro del Interior una vez que llegó a Santiago, abundó en interesantes descripciones referidas al clima, a la cantidad y variedad de recursos naturales y la buena disposición de los indígenas tehuelches. El piloto norteamericano estaba convencido del auspicioso porvenir que aguardaba a la colonia en la comarca en que había sido emplazada. Estas y otras opiniones que fueron recogiéndose por entonces contribuyeron a formar la convicción

oficial acerca de la posibilidad de la colonización austral y de que, por tanto, convenía su fomento. Sin embargo, a poco andar, nuevos informes devendrían confusos y hasta contradictorios para tal propósito, enfriándose el interés inicial.

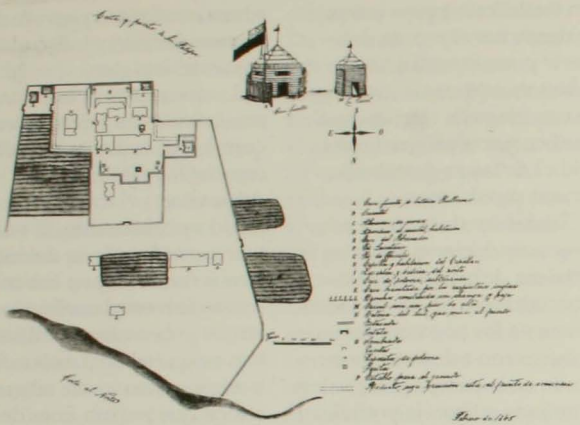
Bajo el gobierno de Rivera, Fuerte Bulnes tenía ya 59 habitantes entre soldados y colonos. El aumento de la población hizo necesario levantar nuevas habitaciones y otras construcciones, tales como capilla, la casa del gobernador y nuevas empalizadas, trabajos todos ejecutados con gran penuria, ya que se carecía de vestuario adecuado para hacer frente al rigor del clima meridional.

El primer invierno soportado por la población del fuerte fue excepcionalmente crudo y a la humedad y al frío propios de la estación se agregó la escasez de raciones. La llegada de la primavera de 1844 no mejoró la situación, por lo que el ganado y animales domésticos, debilitados por la falta de alimentos, perecieron en gran parte; las siembras se perdieron totalmente y para colmo de desdichas el recinto del fuerte y sus inmediaciones debieron soportar la invasión de una plaga de ratones, que puso en grave peligro la integridad de las ya demasiado escasas provisiones.

Tantos contratiempos y desgracias hicieron mella en la fortaleza de los residentes, especialmente de los soldados, quienes a los pocos meses comenzaron a desertar, buscando en la pampa patagónica -ilimitada y libre- la posibilidad de una existencia más soportable y menos dura que aquélla de Fuerte Bulnes. Como consecuencia, los sucesivos informes de Rivera al gobierno se caracterizaron por su tono quejumbroso y su visión sombría y pesimista sobre el futuro que aguardaba a esa posición.

Este mandatario había comprendido tempranamente que el lugar en que se había fundado no era el más conveniente para el adelanto del establecimiento, y las contrariedades que se fueron registrando por causas naturales y administrativas le provocaron primero fastidio y luego un creciente desánimo.

Lo que más le apesumbraba era el estado de privación en que se encontraba la gente, en especial los soldados que debían hacer el trabajo más pesado y continuado. El vestuario insuficiente se deterioraba con facilidad y no había forma de reemplazarlo si los envíos gubernativos se dilataban o espaciaban. La situación a este respecto fue de tal grado crítica, que ya para fines de 1844 había debido confeccionarse ropa de fajina con trozos de lona y reservarse el uniforme para aquellas ocasiones en que los soldados debían presentarse a los ojos de los extranjeros «*con la decencia correspondiente a los soldados de la República*», según escribió por entonces Rivera al ministro del Interior. La carencia de alimentos no iba a la zaga de la del vestuario. Aparte de que los víveres no siempre eran del agrado de la gente, o su estado de conservación distaba de ser el más apto



para el consumo, era sobre todo insuficiente y magro, por lo que fue cosa corriente que el hambre apretara los estómagos. Por fortuna estaban próximos los tehuelches, con quienes se pudo intercambiar y adquirir carne de guanaco. Esto fue posible durante sus frecuentes visitas al fuerte, pero además, a lo menos por dos ocasiones en 1845, la goleta *Ancud* debió zarpar hacia el norte y recorrer con ese objeto el litoral a partir de cabo Negro en procura de los indígenas.

La escasez no se limitaba a lo expuesto, pues en lo que se refería a herramientas, clavos, tablas y tantos otros artículos indispensables, nunca se tuvo lo suficiente en cantidad ni calidad.

Con todo eso, o con menos, cualquiera se abrumaba, más quien como Rivera era de pocas agallas. El, que llegó a afirmar al ministro del Interior que «*los chilenos que tengo a mis órdenes sobrellevarán las privaciones sin descontento y llenarán su deber*», no fue capaz de ejemplarizar con su propia persona. Al desánimo se le había agregado el malestar físico, al parecer de alguna seriedad, y de ese modo la situación se le tornó intolerable, con lo que acabó por elevar al gobierno la renuncia a su cargo.

Así marchaban las cosas, cuando a mediados de diciembre de 1845 llegaba a la bahía del Fuerte Bulnes la barca nacional *Ballena* con sus bodegas repletas de abastecimientos para los necesitados habitantes y con cuarenta animales vacunos y treinta ovejunos en su cubierta para reponer los diezmados rebaños de la colonia. A su bordo venía el teniente coronel Pedro Silva, antiguo gobernador, designado ahora para el mismo cargo en reemplazo del sargento mayor De la Rivera, cuya

renuncia había sido aceptada. Para el caso, el gobierno debió considerar tanto la breve experiencia anterior de aquél, como su conocido firme carácter, cualidad que tal vez podía hacerlo menos propenso al desaliento, una vez enfrentado a las circunstancias difíciles propias de la remota gobernación.

Rivera se retiraba convencido del oscuro y triste futuro que aguardaba a la fundación magallánica si no se daban dos circunstancias determinantes para su progreso: una, que el gobierno de la nación comprendiera que la misma no podía adelantar sin un respaldo oficial vigoroso y sostenido, lo que suponía incurrir en los gastos indispensables para su mantenimiento y primer desarrollo, en el bien entendido de que la ocupación era un hecho irreversible y por tanto también la permanencia del establecimiento; y dos, que éste se mudara de ubicación, ya que la experiencia probaba que la misma presentaba más desventajas que conveniencias, como quiera que se la mirase.

Así lo expuso el ex-mandatario, en primer lugar, al intendente de Chiloé, M. de Bernales. Le sobraron razones, avaladas por su experiencia de dos y medio años, para convencer a este funcionario que quedó persuadido de la debilidad de la fundación magallánica. Este no tenía por cierto las hechuras y entereza que habían caracterizado a su antecesor Domingo Espiñeira.

La opinión consignada fue ratificada después en persona por Rivera ante el ministro del Interior, Manuel Montt, encontrando en él, al parecer, un interlocutor proclive a la revisión de la situación, pues ya el año anterior había manifestado a los representantes de la nación, al referirse al estado en que se encontraba la fundación magallánica, *que este orden de cosas no debe subsistir por largo tiempo, porque ni el erario nacional debe soportar este gravamen indefinidamente ni la colonia podría desarrollar e incrementar cual conviene. Es preciso que se baste a sí misma y encuentre en sus propios recursos que quiten en su existencia todo lo que en el día tiene de vacilante y de precario.*[27]

Sin embargo, informes pesimistas de por medio, a la vuelta de un año y, de seguro, luego de ser apreciados los factores favorables y desfavorables, se impuso la sana doctrina como quedó expuesto con meridiana claridad en la nueva memoria elevada en septiembre de 1846 al conocimiento del Congreso Nacional.

La fundación de la colonia en el Estrecho de Magallanes se lleva adelante, pero con alguna lentitud. Todas las esploraciones hechas últimamente en ese inmenso i desierto territorio, comprueban la posibilidad de darle población i vida, para lo cual se necesita por algún tiempo la mano eficaz del Gobierno, pues sin ella no podría sostenerse ni consolidarse. Conseguido esto, que es obra de pocos años, la colonia podrá bastarse a sí misma sin causar el menor gravamen al fisco.

No creo necesario esforzarse en probar la utilidad del establecimiento de esta colonia, porque nadie puede desconocer la in-

fluencia que en nuestra prosperidad ha de tener en el porvenir el paso del Estrecho de Magallanes, si como se espera llega a hacerse fácil i seguro, reemplazando el viaje por el Cabo de Hornos siempre proceloso i prolongado. Por eso era de evidente urjencia posesionarse formalmente de ese punto estremo del territorio chileno, antes que alguna nación europea, apreciadora de la importancia hiciese flamear en él su bandera.[28]

La posibilidad de abandono de la fundación magallánica, que la incertidumbre y el desaliento parecían haber incubado en la mente de algunos miembros del gobierno y la administración, fue aventada entonces, aunque no de modo definitivo, pues tres años después todavía habría quienes a la vista de falta de fruto aparente insistirían en negar el otorgamiento de recursos fiscales para el establecimiento de Magallanes *porque no reporta utilidad ninguna la conservación de esa Colonia, ni por ahora ni para lo sucesivo,* como afirmaría en diciembre de 1849 el diputado Victorino Lastarria, haciendo gala de nula clarividencia.

El desaliento parecía hacer fácil presa en los impacientes y pusilánimes que ignoraban lo arduo y trabajoso que resultaba el poblamiento colonizador en las tierras de meridión. Así aquel tiempo de incertidumbre era la primera de tantas pruebas que Magallanes debería sufrir en su evolución, hasta adquirir la autonomía económica tan tempranamente reclamada.

De momento el riesgo mencionado había sido superado y el gobierno se avino a sostener la fundación. Era evidente, sin embargo, que no existía el mismo comprensivo interés de otrora, como lo prueba el que no se ocupara más del proyecto de remolque a vapor que durante años había sido materia de estudios, informes, memorias, instrucciones, cartas y discursos; ni que tampoco acogiera sugerencias prácticas como la de poblar los campos del territorio magallánico con ganado de las islas Malvinas, iniciativa planteada por el gobernador Silva en diciembre de 1846 (como antes lo había hecho Philippi), en procura de obtener una fuente de actividad económica sustitutiva de la agricultura, poco prometedora a la vista de tantos ensayos fracasados.

Así, la gestión de este mandatario hubo de derivar a la rutina de informar sobre carencias y necesidades insatisfechas, y sobre esfuerzos sin fruto, en suma sobre una situación de estagnamiento que nada ayudaba a mejorar la impresión que en el centro del país se tenía sobre la colonia magallánica. El desaliento prendió entonces también en el ánimo del gobernador, quien, pesimista, elevó al gobierno de Santiago un informe en el que relataba las condiciones precarias en que se desenvolvía el establecimiento de la punta Santa Ana y hacía notar sus escasas perspectivas de supervivencia.

Pero el gobierno del Presidente Bulnes, convencido de la importancia trascendental que tenía la ocupación de los territorios australes y de las

fundadas razones de orden nacional que debían considerarse para mantener la colonia, desechó el informe de Silva del mismo modo como lo había hecho antes con los de Rivera. Entonces, en la hora crucial y en elección providencialmente acertada, se designó gobernador de Magallanes al sargento mayor José de los Santos Mardones, veterano de las guerras de la independencia, quien sería el encargado de salvar del desastre a la fundación del estrecho de Magallanes y con ello, quizá, la soberanía misma de la República austral.

Es del caso hacer algunas consideraciones sobre la situación en que se encontraba el establecimiento chileno al cabo de poco más de tres años de su erección.

La determinación que a comienzos de octubre de 1843 debió adoptar el capitán Juan Williams en cuanto a edificar en la cima de la punta de Santa Ana el fortín que había de expresar para propios y extraños la soberanía de la nación sobre los territorios del estrecho de Magallanes había sido ciertamente poco afortunada. Comprensible desde el punto de vista militar, pues permitía que el fortín sirviera de atalaya y como posición de fácil defensa, la ubicación escogida había resultado inadecuada considerando el establecimiento como la base para el inicio colonizador del territorio, propósito que está visto había sido el fundamento de la expedición nacional a las regiones del meridión americano.

El lugar era pobre en tierra vegetal para cultivos, por causa del substrato rocoso del suelo, y carecía de pastos suficientes para el talaje del ganado; era paupérrimo en agua para la bebida, recurso ciertamente indispensable que sólo se daba en abundancia a bastante distancia del establecimiento, como ocurría con el bosque maderable destinado a surtir de material para las construcciones. Para remate, el emplazamiento que se había dado al Fuerte Bulnes lo dejaba expuesto al castigo regular y periódico de los vientos de todos los cuadrantes, en espe-

Fuerte Bulnes. Fotografía: Fotobanco

cial de los dominantes del oeste y soreste, lo que, unido a la variabilidad del clima en el lugar, hacía que la permanencia allí fuera para los habitantes causa de permanente disgusto, mortificación e incomodidad.

Si la mayor parte de tales defectos y carencias naturales pudieron advertirse a poco de erigido el fuerte, el transcurso del tiempo acumuló suficiente experiencia como para entender la conveniencia de una mudanza a otro sitio más favorable. Los gobernadores Pedro Silva y Justo de la Rivera así lo comprendieron, éste en particular, pero no insistieron en su urgente necesidad ante el Supremo Gobierno, ni adoptaron medida alguna para apurar la consiguiente decisión superior.

Así las circunstancias, el establecimiento había comenzado a arrastrar una existencia tan precaria, que poco se podía esperar en cuanto a su progreso. El desaliento comenzó entonces a manifestarse y a cundir entre los habitantes, lo que presagiaba un ominoso

futuro para la suerte del incipiente poblado. El fantasma de lo acontecido a la Ciudad del Rey Don Felipe algo más de dos y medio siglos antes se cernía amenazante en lontananza.

Tal era la situación en que se hallaba el Fuerte Bulnes en abril de 1847 al tiempo del arribo del sargento mayor José de los Santos Mardones, designado para reemplazar a Pedro Silva en la gobernación de la colonia de Magallanes. Mardones era un soldado veterano, cuya meritoria hoja de servicios registraba su participación en las guerras de la independencia de las Provincias Unidas del Río de La Plata y de Chile. Su fama de valiente y su energía eran cualidades que lo distinguían y que habían hecho recomendable su persona ante el Supremo Gobierno que lo había seleccionado para el cargo.

Sería en su nueva función donde Mardones daría pruebas suficientes de capacidad y manejo. Su gestión en el gobierno de la colonia, que languidecía a su arribo, permitiría salvarla al enfrentar con decisión el principal problema que la afectaba, como era el de la necesidad de su traslado a un sitio que fuera más propicio para su desenvolvimiento y adelanto.

Pocos días le bastaron al recién llegado para enterarse hasta del menor detalle de la situación en que se encontraba el Fuerte Bulnes y su población, comprendiendo a cabalidad la seriedad de la misma y la premura que se requería para remediarla. Así pues, sin mayor tardanza, decidió poner en conocimiento superior lo que ocurría, exponiendo con total franqueza la situación del establecimiento, sugiriendo derechamente su traslado.

Lo hizo, en primer lugar, escribiendo al intendente de Chiloé, autoridad de la que dependía directamente por la época de colonia magallánica. El oficio correspondiente, fechado el 12 de abril, exponía con real elocuencia las circunstancias comprobadas, lo que justifica su transcripción:

En los días que han transcurrido desde mi llegada a la fecha, he examinado muy a la lijera la localidad en que está situada la Colonia, su fortaleza, sus edificios, su población esterior, sus apriscos, sementeras, aguadas y demás pormenores, y desgraciadamente he visto que no hay absolutamente la más pequeña razón que pueda con justicia decirse que por la tal, tuvieron por conveniente fijar aquí la Colonia, porque no hallo que pueda en este lugar lisonjear al Colono que se sitúe en este punto con el objeto de residir en él, aún cuando sea un hombre desesperado, batido por el infortunio.

La localidad es una punta de loma peñascal o de laja cubierta con una delgada champa incapaz de producir ninguna clase de mies ni de hortaliza, y en la parte que algo produce es en aquellos puntos en que por situación montuosa pudo aglomerar alguna hoja, que con el transcurso del tiempo se ha vuelto tierra; pero estos son muy pequeños y salteados, y a muy corta distancia se encuentra el cordón de elevada montaña o sierra. Su fortaleza de champa asegurada con enmaderación, está ya desplomada en varias partes, las maderas han perdido

sus ajustes y travezones, su corta estención de 73 1/2 varas de largo de oriente a poniente y 30 de ancho de norte a sur; encierra este corto recinto quince cámaras de buque con el título de casas, unas más grandes que otras, divididas en lo interior al antojo del que la habita en pequeños camarotes, y tan amontonados que hay casa que sólo dista de la que le sigue, un claro de cinco sesuras. En una de estas está el Almacén de pólvora, y si Ancud tiene en su estención el orden regular de una población, se ha incendiado varias veces en gran número de cuadras ¿qué le sucederá a la Colonia de Magallanes? Cuando el claro más que divide una casa de otras es 3 7/8 varas, toda de madera como Ancud. La población esterior está contenida en once casas también de madera y en la misma estrechez, colocadas en el bajo o quebrada que forma la loma de la fortaleza con otra de igual clase que se halla al norte, circundadas de un inmenso e inagotable barrial producido por la humedad del terreno que filtra agua por todas partes, y lo demolido de la champa con el trajín. En esta misma quebrada están los galpones de las ovejas, chanchos y gallinas, inundados en un barrial inmenso, por más que se limpie según me ha orientado mi antecesor.

Las sementeras que me deja el gobernador cesante, es un poco de cebada, otro de trigo y 18 fanegas de papas, donde pudo crecer que se diese donde había un poco de tierra formada de las hojas de los árboles, los cuales ha tenido que sacar a fuerza de muchos brazos para poder sembrar según lo manifiesta todavía el terreno y su cercado, donde existen enormes maderos llevado a la cerca, dejando todavía un enorme tronco, porque quizá no se pudo sacar. No disfruta de más agua que la de unos pozos en el mismo puerto a la distancia de tres cuadras, los mismos que se secan en el verano y para surtirse la Colonia de este fluido, tiene que ir en embarcaciones al río a más de una milla, y si por tierra a más de tres millas de distancia. Por otra parte, los vientos son tan recios que hacen estremecer las casas como cuando tiembla, por cuya razón no se han puesto los galpones del ganado en la altura de la loma, que está más oreado que el bajo, porque allí los hace pedazos el viento.

Aquí, el Colono no tiene donde vivir que no sea sobre el barro o batido por el impetuoso viento, no tiene donde plantar un palo con seguridad y quizá no me crea, que ni tierra tiene para hacer un horno; por último no puede proporcionarse su subsistencia si el Estado no lo mantiene como hasta aquí, y esto es todavía más sensible cuando a corta distancia, como la que hay al Cabo Negro, según se me ha instruido hay grandes campos suceptibles de toda clase de agricultura, por sus temperamento, tierras sólidas de migajón, donde puede hacer su casa de más duración, abrigo, y menos costosa, abundante caza de patos y otras aves, abundante carne de guanaco en los inviernos, abundancia de agua corriente sana y limpia, la misma madera en sus inmediaciones.

Ruego a V.S. se sirva poner en conocimiento de S. E. el Presidente de la República estos pormenores, para que sirva mandar averiguar la verdad de ellos, si lo cree conveniente al servicio del Estado.[29]

Por cierto, la precedente conforma una descripción

cruda y veraz sobre la realidad material y ambiental de lo que a la sazón era el establecimiento de Fuerte Bulnes. De la misma puede derivarse con facilidad cuáles serían entonces los sentimientos de los sin duda agobiados habitantes ante una situación que en vez de mejorar empeoraba según adelantaba el tiempo.

Del contenido de la comunicación transcrita y de otra semejante que envió al intendente de Valparaíso, se advierte la decisión del gobernador de remediar la situación en cuanto fuera posible. Estaba claro que, si era necesario, *actuaría* por cuenta propia. Lo importante era salvar la colonia y con ella la presencia misma de la nación chilena en la Patagonia.

Así entonces Mardones se dispuso a explorar la costa de la península de Brunswick por cerca de cien kilómetros al norte de la punta de Santa

Aserradero de colonos en punta Carrera. Dibujo de Theodor Ohlsen, 1884. Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.

Ana, a fin de verificar personalmente si había otros lugares aptos para instalar la colonia y elegir entre ellos el que pareciera más favorable para el objeto. Así lo hizo, en efecto, y del extenso recorrido concluyó en primera instancia que el paraje de Cabo Negro, más propiamente los terrenos de bahía Laredo, parecían ser los más aptos para el traslado colonial. El mejor conocimiento de la comarca y otras circunstancias sobrevinientes, sin embargo, harían que la elección se mudase después algunos kilómetros al sur de aquel punto, junto a la punta Arenosa y río del Carbón, a donde efectivamente se trasladaría el establecimiento colonial.

A contar de ese tiempo el gobernador reiteró su planteamiento y peticiones al Supremo Gobierno tanto para que se auxiliara sin demora al fuerte Bulnes, como para que se le autorizara a realizar el traslado colonial y se le enviaran los medios para hacerlo efectivo a la brevedad.

Antes que los anhelados auxilios, Mardones debió recibir en enero de 1848, y ha de presumirse que no del mejor grado, a un grupo de relegados, con los que vino a aumentarse la estrechez en que se vivía en el fuerte. Tanto lo era que, faltando habitaciones para aquella gente, hubo de habilitarse la capilla como sitio de alojamiento y todavía disponerse el traslado de algunos individuos al bergantín *Cóndor*, que se hallaba anclado en el puerto.

Pero aún debían agregarse nuevas causas de inquietud y molestia. A comienzos de marzo un incendio destruyó casi la mitad de la edificación del Fuerte Bulnes, agravándose la situación por demás aflictiva en que se hallaban su habitantes por causa del forzado hacinamiento, que tanto agobio les causaba. Todavía, algún tiempo después, se secaron los pozos de agua que surtían a la población y a los animales. Y, para remate, en junio llegó un contingente de 200 personas, entre colonos, soldados y familiares, para los que de cualquier modo debía encontrarse espacio y alguna mínima comodidad para alojar. Parecía que la autoridad superior no acababa de entender la verdadera situación de emergencia que se daba en el fuerte Bulnes, pues en vez de ayudar a superarla o morigerarla, contribuía en su empeoramiento con aquellos envíos inconsultos. Así, la misma se volvía insufrible y se tornaba amenazadora para la convivencia general, si no se adoptaba en el menor plazo una decisión encaminada a ponerle remedio.

Quizá si, entre tantos y seguido males, contratiempos y disgustos, el siniestro pudo deparar al gobernador Mardones la esperada oportunidad que aguardaba pacientemente para proceder de una vez por todas al traslado del establecimiento. En efecto, obligado como estaba a reconstruir lo quemado, optó tan sólo por hacer levantar unos ranchos asaz precarios, apenas suficientes para dar resguardo de las inclemencias climáticas a sus moradores, dejando para ulterior y debida reconstruc-

ción las edificaciones destruidas... pero en otro sitio.

Así sucedió en efecto. Luego de algunas disposiciones previas conducentes al objeto, a fines del invierno o en los comienzos de la primavera de aquel 1848 se iniciaron los trabajos de fundación en punta Arenosa. Hacia diciembre éstos se encontraban muy adelantados y el día 16, Mardones, en compañía del capellán fray Domingo Passolini, abandonó definitivamente el fuerte Bulnes y se trasladó al nuevo establecimiento de Punta de Arena, después Punta Arenas, al que arribó el día 18. Desde entonces radicaría allí la jefatura y administración del establecimiento chileno de la Patagonia y, paulatinamente, pasaría a habitar la totalidad de la población.

A partir de entonces el fuerte Bulnes quedó en una situación marginal, en una progresiva decadencia en lo que decía con su condición material. Apenas mantenido y progresivamente deshabitado de moradores que se mudaban a Punta Arenas, el antiguo establecimiento fue igualmente objeto de desmantelamiento, pues durante los dos años siguientes se le despojó de todo lo utilizable que en él iba quedando.

Para 1850 el fuerte se encontraba abandonado y en estado virtualmente ruinoso, condición que se agravó una vez que en enero de 1852 el teniente Miguel José Cambiazo, quien detentaba de facto el mando colonial por obra del criminal alzamiento iniciado el 21 de noviembre del año anterior, arribó al lugar y dispuso el incendio de lo que restaba del recinto edificado, consumándose así la ruina de la primera fundación chilena del estrecho de Magallanes.

Pocos días después fondeaba en el puerto de San Felipe o del Hambre la fragata sueca Eugenia, cuyo comandante, teniente C. Skogman, dejaría una apropiada descripción del estado en que había quedado el fuerte Bulnes:

La colonia establecida en la península de Santa Ana estaba completamente abandonada [...] Parte estaba incendiada y en general ofrecía un aspecto de desolación y destrucción [...] Apenas se llegaba a tierra, el olfato era sorprendido por un olor que descomponía y que provenía de los restos putrefactos de un par de docenas de reses, algunas de las cuales conservaban aún casi toda la carne y otras no habían sido siquiera cuereadas [...] Una vez llegados a la meseta superior, se veían sobre un montículo los restos de una empalizada que rodeaba una especie de fuerte o reducto, también quemado. Al lado se veían un par de cañones oxidados sobre cureñas semipodridas y el suelo estaba cubierto de balas y esquirlas. Dentro de las miserables y sucias viviendas podían verse algunos muebles desvencijados, prendas de vestir rotosas, utensilios de hierro y restos de alimentos. Un par de gatos famélicos paseaban entre las ruinas con expresión tímida y acobardada[30]...

Meses más tarde, en septiembre, otro testigo, como fuera el nuevo gobernador Bernardo E. Philippi, designado para restaurar el establecimiento colonial de Magallanes,

llegó hasta Punta Santa Ana y pudo contemplar con gran sentimiento el ruinoso estado del fuerte que contribuyera a fundar: [...] *tratamos de contemplar el estado de este primer punto de civilización del Estrecho de Magallanes y de Chile. A mí me embargaba un sentimiento muy peculiar, cuando reconocía cada sitio tan exactamente, por el cual había caminado ese mismo mes hace 9 años, todo esto en aquel entonces en el estado original de la creación, cambiado por el hombre, por él destruido otra vez con la ayuda de los elementos.*

[...] la parte principal del castillo [el blocao] ostentaba algunos maderos parados carbonizados; la tierra aún no se quería revestir con verdor nuevo y exponía así de manera más notoria fierros, cañones, balas, clavos, etc. [...]Los terraplenes desmoronados con sus cañones, le presentaban desde afuera un aspecto ruinoso [...] 6 ó 7 casas en pie exhibían únicamente el techo y las paredes de tablas...[31]

Estas descripciones muestran con claridad lo que entonces era un cuadro redivivo de la impresionante escena que había contemplado el corsario Cavendish en enero de 1587 al arribar a lo que quedaba de la Ciudad del Rey Don Felipe. Bien pudo pensarse que el sino de la tragedia señalaba a la comarca.

Pasaron algunos años antes que el paraje que interesa tuviera alguna visita gubernativa. Esta tuvo ocurrencia durante 1854 y habría de ser la última. Entonces llegó hasta allí el gobernador Jorge C. Schythe con la única preocupación de rescatar cuanto pudiera quedar de aprovechable en el desolado recinto. Se extrajo así una cantidad de tablas que sirvieron después para la construcción de la nueva capilla de Punta Arenas.

En 1862 arribó al lugar la corbeta *Covadonga* de la Real Armada de España que conducía a los miembros de la Comisión Científica Española al Pacífico. La arribada acaecida el día 14 de febrero se prestó para diversos menesteres de utilidad y placer de la tripulación, tiempo muy bien aprovechado por los naturalistas de la comisión para sus tareas de observación ambiental y de colecta de especímenes zoológicos. Entonces algunos de ellos excursionaron hasta la cima de la punta de Santa Ana y pudieron observar los restos de habitaciones correspondientes el antiguo fuerte chileno.

Sería ésa la última referencia al establecimiento por parte de los ocasionales visitantes que alcanzaron hasta ese paraje litoral. Los elementos climáticos paulatinamente dieron cuenta de las ruinas y pronto la vegetación cubrió los escasos vestigios, con lo que al cabo de algunos años nada recordaría el efímero poblamiento de 1843-50.

A tanto llegó la acción natural, que virtualmente se perdió toda huella de ocupación humana y al llegar el siglo XX nadie podía señalar con certidumbre el sitio preciso del emplazamiento del fuerte Bulnes.

obanco

Poblamiento colonizador pionero de la comarca Bahía Carrera-Bahía San Juan

Al iniciarse la década de 1880, el afán colonizador que caracterizaba el desarrollo y adelanto que progresivamente mostraba el territorio de Magallanes se manifestó también en las áreas geográficas marginales del ecumene que se iba configurando. Para entonces al sur de la bahía de Agua Fresca se extendían terrenos poblados de bosques, cuya espesura dificultaba todo intento de explotación pecuaria y admitía solamente el aprovechamiento forestal para la producción de madera y la extracción de leña combustible. Los primeros esfuerzos en tal sentido los emprendió el colono alemán Julius Haase, quien en 1881 estableció en las costas de la bahía Carrera un aserradero. En 1895 hizo lo propio el inglés Henry Reynard en el valle del río de San Juan. Ambos centros de producción económica, a modo de enclaves, señalaban exitosos intentos para expandir el ecumene en la parte meridional de la península de Brunswick. Posteriormente, y de manera prolongada en el tiempo, se sucedieron en dichos lugares las actividades colonizadoras del empresario Alberto Baeriswyl y de la Sociedad Baglina, Robert y Cía., respectivamente.

Valorización y recuperación patrimonial del área histórica de mayor relevancia de la región magallánica (1924-1999)

Fuerte Bulnes

En enero de 1924, un contingente del Batallón «Magallanes» del Ejército de Chile, de guarnición Punta Arenas, realizó una campaña de operaciones en el área de San Juan y como parte de las actividades se efectuó una visita de conocimiento a la punta Santa Ana. Allí lograron ubicarse algunos escasos vestigios del emplazamiento original del antiguo Fuerte Bulnes. Se encontraron y rescataron dos grandes cañones de hierro, los que por disposición del comandante de la unidad, teniente coronel Barceló Lira, fueron embarcados en el escampavía *Porvenir* y transportados hasta Punta Arenas para ser emplazados posteriormente a la entrada del cuerpo del guardia del cuartel militar, donde se encuentran hasta el presente.

Seis años más tarde, entre los días 23 y 25 de noviembre de 1930, se llevó a cabo una excursión táctica de los oficiales del Destacamento «Magallanes» a Punta Santa Ana, organizada por el mayor Ramón Cañas Montalva. En la ocasión se completó el reconocimiento del lugar y se levantó un monolito en homenaje al teniente Manuel González Hidalgo, primer gobernador y jefe militar del Fuerte Bulnes.

Cañas era, además de oficial distinguido, un hombre muy interesado en todo lo que se refería al desarrollo de Magallanes, región en la que vivía desde hacía largo tiempo. Le preocupaba en particular la necesidad de hacer divulgaciones sobre el pasado para enaltecer los esfuerzos de cuantos habían contribuido a forjar el progreso territorial. En tal predicamento buscaba revivir el recuerdo de las circunstancias, motivaciones y

Visitantes en Punta Santa Ana, 1931. A la derecha del grupo, con gabardina blanca, el mayor Ramón Cañas Montalva. En el extremo derecho inferior pueden verse el monolito y placa que señalan la ubicación del fuerte original encontrada por los oficiales del Destacamento Magallanes.
Archivo Fotográfico Histórico Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.

Aspectos de la reconstrucción del Fuerte Bulnes, 1942. En la fotografía inferior puede verse al coronel Ramón Cañas Montalva (segundo por la derecha), inspeccionando las obras.

personajes ligados al sitio en donde había tenido lugar la ocupación nacional del estrecho de Magallanes y sus territorios. Concibió entonces la iniciativa de reconstruir el fuerte original y hacer del mismo un punto de peregrinaje de recordación patriótica.

Se dirigió entonces al doctor Aureliano Oyarzún, personalidad relevante en el ambiente intelectual y científico del país, quien poseía vinculación familiar política con el extinto gobernador Philippi, a quien expuso su aspiración y solicitó aquellos antecedentes que pudieran obrar en su poder y que fueran conducentes al objeto.

Asombrado ante el desconocimiento que existe por este sitio -manifestaba el oficial- *cuna del hecho histórico de mayor trascendencia para nosotros ya que desde su fundación arranca el reconocimiento mundial de nuestra soberanía sobre tan importante canal, resolví efectuar una «excursión táctica» con los oficiales del Destacamento que me permitiera a la vez explotar el lado histórico.*

Gracias a los antecedentes recogidos y al estudio que he podido efectuar en las reducidas fuentes de información con que contamos por estos lados, como ser los contados informes verbales de quienes alcanzaron a visitar hace más de treinta años los últimos vestigios de esa plaza, he podido reconstruir en el papel, aunque imaginativamente, la antigua fortaleza, precisando en el terreno el emplazamiento que tuvieron los cañones.
Con estos antecedentes, y los que aún pueda acumular, pienso completar mi estudio y contribuir así, con este primer y modesto paso a la reconstrucción efectiva del «Fuerte», que pienso debería mantenerse como tabernáculo nacional en esta apartada e importante región.[32]

De ese modo, Ramón Cañas Montalva pasaba a convertirse en el inspirador entusiasta de la reconstrucción del fuerte Bulnes, tarea nada sencilla tanto porque era menester acumular información que permitiera realizar el proyecto en la forma más fiel posible a la edificación original, cuanto porque ello suponía una empresa económica de proporciones.

Entretanto se reunían los antecedentes históricos y técnicos y, más todavía, maduraban las circunstancias para hacer posible el financiamiento del proyecto, Cañas, en la medida que avanzaba en su carrera militar, prosiguió en su noble empeño, promoviendo a través del Touring Club de Magallanes, organización que él mismo contribuyera a formar años atrás, las visitas turísticas organizadas a Punta Santa Ana para ir formando conciencia en la comunidad acerca de tan precisa materia de interés patriótico.

Al fin la oportunidad para la materialización del proyecto se dio una vez que el acaudalado empresario José Menéndez Behety decidió costear de su peculio las obras correspondientes, motivado por la gran trascendencia histórica que encerraba la fundación de Fuerte Bulnes como expresión original de la soberanía chilena sobre el estrecho de Magallanes y la región patagónica-fueguina.

Como te he manifestado en Buenos Aires - escribió por ese tiempo el filántropo a su hermano Alejandro - *pienso reconstruir antes del Centenario las instalaciones y colocar los cañones que había en la península de Santa Ana en 1843. Sería interesante, como el mayor homenaje en fiestas del Centenario, levantar la fortaleza en la misma forma y medida en que fue construida por Don Juan Williams cuando se hizo la toma de posesión del Estrecho por orden del General Bulnes. Nuestro sobrino, Armando Braun Menéndez, me ha facilitado la copia del plano original, y he decidido reconstruirlo fielmente, pero utilizando bases de material para que pueda durar bastante tiempo. Con este motivo me he trasladado a Fuerte Bulnes con el Comandante Cañas, Pancho, Jaca y Arturo, y he quedado tan gratamente sorprendido por las bellezas del lugar, que*

Panorámica del Fuerte Bulens mirando hacia el monte San Felipe, 1958. Fotografía Günther Jüllich. Archivo Fotográfico Histórico Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.

me alegro infinitamente de haber tenido esa idea, pues una vez construido será el paseo obligado de la población de Punta Arenas.[33]

Así las cosas, en diciembre de 1941 el intendente de Magallanes, general Julio Carvallo Casanova, convocó a todas las personas interesadas en el proyecto, teniendo en consideración la conveniencia de realizarlo como número destacado en la programación de la próxima conmemoración centenaria de la posesión nacional. La misma se realizó el día 11 del mes en el despacho gubernativo y a ella asistieron Menéndez, el coronel Cañas Montalva, el constructor Rafael Escobar Williams, el capitán de navío Guillermo Arroyo y Juan Rodolfo Jaca, apoderado de la firma mercantil Menéndez Behety. Expuestos los antecedentes que la motivaban y reiterado el ofrecimiento generoso de José Menéndez, se acordó conformar un comité permanente para llevar el proyecto de reconstrucción hasta su cumplido término y en tiempo oportuno.

Las obras se iniciaron pocos meses después, bajo la dirección de Escobar Williams, faena en la que puso tanto su competencia profesional como un personal sentimiento de afecto histórico, pues por línea materna era descendiente del distinguido marino inglés que en 1843 había comandado la expedición nacional que había hecho efectiva la jurisdicción de la República en el territorio magallánico.

Al llegar el año del centenario los trabajos de reconstrucción habían quedado concluidos a satisfacción -aunque su fidelidad en algunos aspectos merecía reservas-, pero debió aguardarse todavía hasta febrero de 1944, época para la que pudo programarse el viaje del Presidente Juan Antonio Ríos, quien debía presidir las ceremonias conmemorativas de la efeméride.

Así, el 11 de febrero de ese año, cuando se contaban cien años y meses de su fundación, noventa y dos de su destrucción por Cambiazo, treinta desde el hallazgo de sus vestigios y catorce desde el tiempo en que se había proyectado su reconstrucción, resurgía inaugurado el Fuerte Bulnes, como un monumento histórico destinado a recordar las circunstancias y significado de la posesión nacional y a expresar emblemáticamente la chilenidad del suelo magallánico. La edificación y su entorno fueron entregados al Ejército de Chile para su custodia y preservación, para lo cual se hizo la destinación predial fiscal correspondiente.

Finalmente, en 1967, la Intendencia de Magallanes solicitó y obtuvo del Consejo de Monumentos Nacionales la declaratoria de «Monumento Histórico Nacional» para Fuerte Bulnes y su inmediato entorno, que incluía también los vestigios del poblado hispánico Ciudad del Rey Don Felipe descubiertos algunos años antes junto a la bahía Buena, al norte de la punta Santa Ana, con el fin de ratificar la trascendente significación histórica del paraje. (Decreto 138 de 2 - I- 1968).

Ciudad del Rey Don Felipe

Jesús Veiga Alonso era un inmigrante español, gallego de Pontevedra para más señas, de largo arraigo en Magallanes. Era asimismo dueño de una finca situada junto a la bahía Carrera, el primero de norte a sur de los cuatro ancones históricos a los que se ha hecho referencia precedentemente.

Una y otra circunstancias, añadida la profunda admiración que sentía por la personalidad fascinante de su coterráneo adoptivo Pedro Sarmiento de Gamboa, le habían llevado por una parte a ilustrarse con dedicación sobre los sucesos que habían ocurrido en el Estrecho a partir de 1580, y luego de tratar de ubicar en el terreno algún rastro que permitiera conducir a posteriores hallazgos de interés histórico referidos a la trágica colonización hispánica.

Facilitó la búsqueda el hecho de ser comarcano, pues así recorría un territorio litoral que le era familiar. Sabía además, por antecedentes que había conocido, que sobre la costa de la península de Brunswick, desde punta Carrera hasta la boca del río San Juan, existían algunas «cosas raras», vestigios materiales muy antiguos atribuidos a «piratas». Ello le impulsó a buscar con detenimiento en el sector costero.

Según avanzaba en el conocimiento de los sucesos del pasado y pretendía relacionarlos con la geografía, comenzó a comprender que las descripciones precisas de Sarmiento no calzaban con la realidad, al menos con las condiciones naturales del área en que la tradición sin discusión situaba el emplazamiento de la población española de Rey Don Felipe, renominada más tarde Puerto del Hambre.

Advirtió de ese modo que la misma no había estado sobre la costa de la bahía de San Juan, el Port Famine de los ingleses, ni sobre la punta de Santa Ana, sino en otro sitio de las inmediaciones, ¿pero dónde?

Cuanto más cavilaba mientras recorría, lo que ya conocía le hacía sospechar que debía dirigir la búsqueda hacia el sector del abrigado y hermoso puerto que los pescadores llamaban Bahía Buena atendida su condición de excelente y seguro fondeadero. Pero a simple vista nada se podía apreciar allí, pues la vegetación enmarañada cubría todo posible vestigio.

Pero su constancia tuvo fruto cuando dio primero con algunas construcciones, que aunque derruídas reputó como partes de fortines, y luego en 1955, exactamente el 1° de marzo, cuando logró poner en descubierto parte de un muro de piedra sobre la costa sur de la bahía mencionada y que no era otra que el antiguo puerto de San Blas. Veiga estimó que tal muro podía corresponder con el respaldar de la iglesia de Nuestra Señora de la Anunciación, templo matriz de la Ciudad del Rey Don Felipe.

Entusiasmado, creó el «Comité de Recordación Pedro Sarmiento de Gamboa», con la participación de socios del

Jesús Veiga (arriba con boina negra) y colaboradores junto al «Pozo de Piratas», bahía Steamer («Puerto Muerto» según Pedro Sarmiento), 1954.

Bahía Buena. La flecha indica el lugar del hallazgo por Jesús Veiga de los restos del poblado hispánico Ciudad del Rey Don Felipe, 1954.

Centro Gallego de Punta Arenas -debe señalarse que para entonces Veiga servía el consulado español de Magallanes-, y con el concurso de algunos amigos prosiguió rastreando las huellas del efímero paso colonizador hispánico.

En 1958, Jesús Veiga requirió la colaboración especializada del profesor Joseph Emperaire, de la Misión Arqueológica del Museo del Hombre de París, que a la sazón operaba en la Región Magallánica, quien llevó a cabo una excavación preliminar en el lugar, encontrando osamentas humanas y despejando una mayor parte de la que se seguía creyendo era muralla de la iglesia de la segunda población hispánica.

Los restos humanos recogidos fueron depositados en un osario en forma de dolmen céltico, construido ex profeso por el Centro de Recordación Pedro Sarmiento de Gamboa y librados de tal manera al conocimiento público, pues el sitio pasó a ser un punto de atracción para visitantes. De esa manera había comenzado a descorrerse el velo misterioso que por siglos había ocultado la ubicación de la más importante fundación hispánica del estrecho de Magallanes.

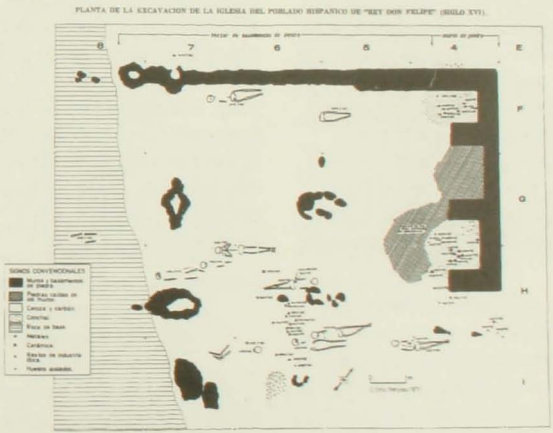
Dolmen conmemorativo erigido por el Centro de Recordación Pedro Sarmiento de Gamboa en el sitio en que estuvo ubicada la fundación hispánica Ciudad del Rey Don Felipe (Bahía Buena). El monumento contiene el osario donde se depositaron los restos humanos recuperados durante las excavaciones arqueológicas. Archivo Fotográfico Histórico Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.

En 1967 algunos socios del Centro de Estudios Patagónicos y de la Sociedad Arqueológica de Magallanes, motivados por los trabajos ya conocidos, realizaron una breve campaña de excavaciones en el mismo sitio, lo que hizo posible encontrar otras osamentas humanas y algunos restos de cerámica de factura europea, trozos de hierro y material lítico indígena.

Tres años después, en 1970, el recientemente fundado Instituto de la Patagonia decidió efectuar un trabajo arqueológico en forma, encaminado a determinar de manera fehaciente la pertenencia de

los restos conocidos y a proporcionar el máximo de antecedentes sobre la población de Rey Don Felipe. Así fue como durante abril y diciembre de aquel año, y entre enero y marzo de 1971, el arqueólogo Omar Ortiz-Troncoso llevó a cabo un plan de excavaciones sistemáticas que permitieron exhumar nuevos vestigios arquitectónicos, tales como el resto del respaldar, el basamento del muro norte de la iglesia (en la noción que entonces se tenía de haber sido tal la edificación) y conjuntos de piedra destinados al sostenimiento de los pilares interiores de madera, lo que puso en descubierto la planta del edificio. Además se encontraron restos óseos de once personas en el interior de lo edificado y en su vecindad exterior; asimismo algunas formas metálicas en hierro y plomo, como clavos y balas de mosquete, y una cantidad de trozos de cerámica, los que estudiados posteriormente revelaron su filiación hispánica antigua.

Excavación en el sitio arqueológico histórico Ciudad del Rey Don Felipe, 1970.



Planta de la excavación del baluarte del poblado hispánico Ciudad del Rey Don Felipe.

De ese modo se confirmó el feliz hallazgo hecho antes por Jesús Veiga y se rescató del olvido el verdadero asentamiento de la llamada Ciudad del Rey Don Felipe.

Faltaba respecto de la segunda población española conciliar a la historia así recuperada, con la toponimia geográfica de la que aparecía divorciada. Este fue un empeño emprendido durante 1981 por la Sección Historia del Departamento de Historia y Geografía del Instituto de la Patagonia y que fructificó en marzo de 1982, al dictarse por el Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile la resolución que reubicaba en la cartografía náutica a Puerto del Hambre, haciéndolo coincidir con la bahía Buena o puerto de San Blas, y restituyendo al hasta entonces tenido como Puerto del Hambre, su denominación original de bahía San Juan de la Posesión.

Por fin, en 1991, el historiador José Miguel Barros pudo realizar en la Biblioteca del Instituto de Francia, París, el feliz hallazgo del plano de la Ciudad del Rey Don Felipe. El examen de una copia fotográfica de este preciado documento ha permitido ver que el muro descubierto por Jesús Veiga y excavado posteriormente por Joseph Emperaire y Omar R. Ortiz-Troncoso corresponde en verdad a lo que fuera uno de los baluartes de la ciudad y no la iglesia de la misma, que, de acuerdo con el plano, estaría ubicada en dirección al poniente desde el sitio conocido. Así, pues, el documento de que se trata conforma uno de primera mano con valiosa información que habrá de guiar los futuros trabajos de prospección y excavación en el lugar.

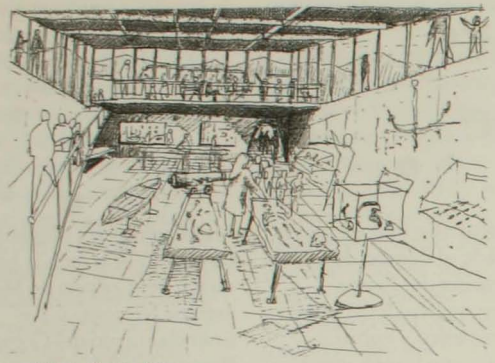
Parque Histórico Rey Don Felipe

Transcurrido más de medio siglo desde el tiempo de la inauguración del Fuerte Bulnes reconstruido, el peregrinaje turístico y cultural hacia este sitio histórico se afirmó como una hermosa tradición, siempre propicia para rememorar el esfuerzo admirable de cuantos hicieron posible el establecimiento civilizador de la República de Chile en las tierras del meridión de América.

Pero en el transcurso de este lapso nuevamente los agentes naturales y la incuria humana fueron la causa de un deterioro preocupante en el conjunto monumental y en su contenido museográfico. Se hacía así urgente su restauración y reconstrucción.

Estas acciones fueron planeadas y emprendidas a partir de 1990 por la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, con la colaboración del Consejo de Monumentos Nacionales y el financiamiento del Gobierno Regional de Magallanes. Se quiso entonces que las obras de reconstrucción se ciñeran con la mayor fidelidad posible a la edificación histórica para conseguir una ajustada reproducción, en especial en lo referido a las características arquitectónicas y a los materiales de construcción, con prescindencia de agregados estéticos y ornamentales inspirados en gustos culturales ajenos a la realidad del lugar y a la época de la fundación.

No obstante la importancia de los trabajos desarrollados, el hecho de no haberse abordado la restauración de la totalidad del conjunto edificado y, especialmente la falta de



Proyecto Parque Histórico Rey Don Felipe
Mauricio Quercia, Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas, Punta Arenas

debido cuidado que siguió a la restitución de Fuerte Bulnes por parte del Ejército, generaron una nueva situación de preocupación pública por el estado de conservación del monumento nacional.

Ante esta realidad intervino otra vez el Gobierno Regional, que buscó interesar a diversos organismos para ocuparse de la más conveniente resolución del asunto. La circunstancia de una devolución complementaria de terrenos, que incluyó la totalidad de la punta Santa Ana al Ministerio de Bienes Nacionales por su antiguo destinatario militar, facilitó la búsqueda de una solución permanente para la materia.

De tal manera, convocados por la Secretaría Regional de Bienes Nacionales y la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas se reunieron representantes del Consejo Regional de Magallanes, de la Dirección Regional de Turismo, de la Dirección Regional de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, del Instituto de la Patagonia de la Universidad de Magallanes, del Consejo de Monumentos Nacionales y de la Dirección de Obras de la Municipalidad de Punta Arenas, todos los cuales, conjuntamente con los representantes de los organismos convocantes, constituyeron el 3 de agosto de 1999 una comisión ad hoc para ocuparse de la materia.

Así se concordó en la creación del «Parque Histórico Rey Don Felipe», cuyo objetivo es el de poner en valor para usos turísticos y cultural todos los elementos, vestigios materiales y edificaciones de carácter histórico que se conocen actualmente, más aquellos que puedan hallarse en el futuro, y que están ubicados dentro del área geográfica del litoral de la península de Brunswick comprendida entre punta Carrera, por el norte, y la desembocadura del río San Juan, por el sur. Así se desea promover en primer término el aprovechamiento integral de los recursos de atracción histórica, además de los bióticos y escénicos del área; y en segundo, hacer del Parque Rey Don Felipe el núcleo turístico que potencie el desenvolvimiento de toda la

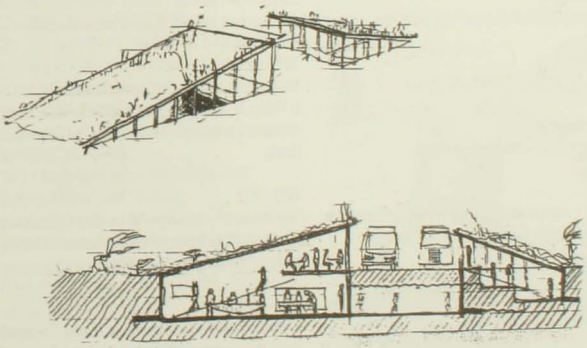
costa sudoriental de la península de Brunswick, hasta el cabo Froward, que señala el fin del continente americano.

Para llevar adelante la propuesta se elaboró y aprobó un plan de acción en etapas de ejecución sucesiva que suponen la restauración completa del Fuerte Bulnes, la construcción de un Centro de Visitantes, un plan de manejo integral de los recursos culturales, la prospección arqueológica del área del Parque y la declaración de impacto ambiental necesaria para la aprobación de las inversiones públicas comprometidas.

El financiamiento de las obras de restauración y construcción, y de las tareas de prospección arqueológica fue solicitado al Gobierno Regional de Magallanes. De esa manera, el Consejo Regional, en sesión del día 4 de noviembre, acordó la correspondiente provisión de fondos. Así el plan previsto ha entrado en una fase de ejecución para quedar concluido en el curso del año 2001.

Mientras tanto la Secretaría de Bienes Nacionales se ha ocupado en la preparación de las bases y condiciones para la licitación de la concesión a privados del lote de 136,5 hectáreas que conforman el patrimonio predial de Punta Santa Ana, en que se incluye el monumento de Fuerte Bulnes. Las diversas obras mencionadas integrarán la concesión a fin de mejorar su rentabilidad económica. Una vez finiquitado el trámite licitatorio, el adjudicatario estará en situación de poner en uso turístico el conjunto de recursos y atractivos que conforman el acervo del Parque Histórico Rey Don Felipe. Ello debería ocurrir a partir del año 2000.

Simultáneamente el Gobierno Regional de Magallanes proseguirá los contactos con la jefatura militar de la región a fin de conseguir la devolución de aquellos terrenos fiscales que el Ejército mantiene en destinación, en los que se encuentran los restos de la Ciudad del Rey Don Felipe, en atención a la necesidad de su mejor preservación y conocimiento arqueológico, y en consideración al aprovechamiento orgánico integral de los diversos recursos del Parque.



CRONOLOGIA HISTORICA DEL AREA REY DON FELIPE

7000/6000 años A.P.
Establecimiento de las primeras poblaciones humanas-cazadores recolectores marinos-correspondientes a la Cultura o Complejo de Englefield, en la sección central del estrecho de Magallanes y aguas interiores adyacentes. Sitios de Bahía Buena y Punta Santa Ana.

Aprox. 3000 años A.P. en adelante
Presencia aborigen permanente (Kawéskar) a lo largo de los sitios litorales de la península de Brunswick y zonas aledañas.

1520, 21 octubre - 28 noviembre
Hernando de Magallanes descubre y navega el paso interoceánico que llevará su nombre. Descubrimiento de la Patagonia y Tierra del Fuego, y con ello de Chile, por el sur.

1526 - 1578
Navegaciones europeas exploratorias del estrecho de Magallanes.

1580, 11-14 febrero
Primera visita del capitán Pedro Sarmiento de Gamboa. Posesiones en Punta Santa Ana y río San Juan.

1584, 24 marzo
Fundación de la Ciudad del Rey Don Felipe junto al puerto de San Blas (bahía Buena).

1586, diciembre
Abandono de la ciudad hispánica por sus últimos habitantes.

1587, enero
El corsario inglés Thomas Cavendish visita el asentamiento español abandonado y a la vista de su tétrico aspecto lo bautiza Port Famine (Puerto del Hambre).

1590, enero
Rescate del postrer poblador de la Ciudad del Rey Don Felipe.

1695 - 1788
Reconocimientos exploratorios e hidrográficos por marinos y científicos europeos en el área del Puerto del Hambre-Punta Santa Ana.

1826 - 1830
Establecimiento y funcionamiento de la base de operaciones de los hidrógrafos británicos en Puerto del Hambre. Cementerio de los ingleses.

1837
Recalada y trabajos en Puerto del Hambre de la escuadrilla francesa comandada por el almirante Jules César Dumont D'Urville.

1840, 18 septiembre
Conmemoración en la Punta Santa Ana del paso de los primeros vapores por el estrecho de Magallanes.

1843, 21 septiembre
Toma de posesión del territorio del estrecho de Magallanes por la República de Chile, en punta Santa Ana.

1843, 30 octubre
Fundación de Fuerte Bulnes en Punta Santa Ana.

1843 - 1850
Poblamiento de la colonia de Fuerte Bulnes.

1850 en adelante
Abandono y decadencia de Fuerte Bulnes.

1862
Recalada y trabajos en Puerto del Hambre y Punta Santa Ana de la Comisión Científica Española al Pacífico.

1880 - 1920
Poblamiento colonizador pionero en la comarca de Rey Don Felipe (Bahía Carrera y San Juan).

1924 - 1930
Primeros reconocimientos del sitio donde se erigió el Fuerte Bulnes. El mayor Ramón Cañas Montalva proyecta su reconstrucción.

1941 - 1942
Reconstrucción del asentamiento histórico de Fuerte Bulnes en la punta Santa Ana. El filántropo José Menéndez Behety financia los trabajos.

1944, 11 febrero
El presidente de la República Juan Antonio Ríos inaugura la reconstrucción de Fuerte Bulnes.

1950 - 1953
Exploraciones de Jesús Veiga Alonso en búsqueda de rastros de la población hispánica Ciudad del Rey Don Felipe. Hallazgo de los primeros restos.

1966-1968
Conmemoración del 125 aniversario del paso de los primeros vapores por el estrecho de Magallanes. Remodelación del Museo de Fuerte Bulnes y homenaje al Libertador O'Higgins por parte del Centro de Estudios Patagónicos. Declaratoria de Monumento Histórico Nacional para el sitio histórico.

1970 - 1971
Excavaciones arqueológicas patrocinadas por el Instituto de la Patagonia, a cargo de Omar R. Ortiz-Troncoso. Descubrimiento del asentamiento hispánico Rey Don Felipe en Bahía Buena.

1972 - 1973
Descubrimiento y excavación de los sitios arqueológicos indígenas de Bahía Buena y Punta Santa Ana. Evidencias del poblamiento humano original del área.

1990 - 1999
Acciones de restauración en Fuerte Bulnes. Concepción y creación del complejo histórico-cultural «Parque Histórico Rey Don Felipe» (Bahía Buena, Punta Santa Ana, Bahía San Juan).

FUENTES DE CONSULTA

BARROS, JOSE MIGUEL
1978 • Primer testimonio de Tomé Hernández sobre las fundaciones hispánicas del Estrecho de Magallanes. *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen 9:65-75, Punta Arenas.

1991 - 1992 • Rey Don Felipe: Plano de una fundación hispana en el Estrecho de Magallanes. *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, número 102: 387-401, Santiago.

CLAPPERTON, CHALMERS M.
1992 • La última glaciación y deglaciación en el Estrecho de Magallanes: implicaciones para el poblamiento en Tierra del Fuego. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Cs. Hs., vol. 21: 113-128, Punta Arenas.

KING, PHILIP PARKER
1933 • *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S. M. «Adventure» y «Beagle» en los años de 1826 a 1836.* Tomo I, Buenos Aires.

LEGOUPIL. D. y M. FONTUGNE
1997 • El poblamiento marítimo en los archipiélagos de Patagonia: núcleos antiguos y dispersión reciente. *Anales del Instituto de la Patagonia*, serie Cs.Hs., vol. 25:75-87, Punta Arenas.

MARTINIC B., MATEO
1977 • *Historia del estrecho de Magallanes.* Editorial Andrés Bello, Santiago.

1983 • El Reino de Jesús. La efímera historia de una gobernación en el estrecho de Magallanes (1581-1590). *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 14: 7-32, Punta Arenas.

1983 • Fragmento de un diario de Bernardo Philippi en Magallanes (1852). *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol.14: 43-48, Punta Arenas.

1987 • Decadencia, ruina y reconstrucción del Fuerte Bulnes. Diario *El Magallanes* de 20-IX-1987, Punta Arenas.

1988 • Los canoeros de la Patagonia meridional. Población histórica y distribución geográfica (siglos XIIX y XX). El fin de una etnia. *Journal de la Societé des Américanisttes*, tomo LXXV: 35-61, París.

1992 • *Historia de la Región Magallánica.* Edición del autor, Santiago.

ORTIZ-TRONCOSO, OMAR R.
1970 • Excavación de la iglesia del poblado hispánico del Rey Don Felipe. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 1:5-13, Punta Arenas.

1971 • Arqueología de los poblados hispánicos de la Patagonia Austral - Segunda etapa de excavaciones en Rey Don Felipe y nuevos antecedentes sobre Nombre de Jesús. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 2:3-19, Punta Arenas.

1975 • Los yacimientos de Punta Santa Ana y Bahía Buena (Patagonia Austral). Excavaciones y fechados radiocarbónicos. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 6:93-122, Punta Arenas.

1979 • Punta Santa Ana et Bahia Buen: deux gisements sur une ancienne ligne de rivage dans le détroit de Magellan. *Journal de la Societé des Américanistes*, tomo LXVI: 133-204, París.

PISANO V., EDMUNDO
1975 • Características de la biota magallánica derivadas de factores especiales. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 6:123-137, Punta Arenas.

SARMIENTO DE GAMBOA, PEDRO
1950 • *Viajes al Estrecho de Magallanes* 1579 - 1584. Emecé Editores, Buenos Aires.

S/ AUTOR
1944 • *Reconstrucción del Fuerte Bulnes. Actas de las reuniones del Comité*, Punta Arenas.

S/ AUTOR
1999 • *Diario de Guerra del Fuerte Bulnes 1844-1850. Puerto de San Felipe - Fortaleza de Bulnes.* Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

SKOGMAN, C.
1995 • *Viaje de la fragata «Eugenia»* (1851-1853). Santiago.

CITAS

[1] En el yacimiento de Punta Santa Ana, Ortiz-Troncoso encontró restos óseos de un individuo que es tenido como el más antiguo hasta ahora conocido para el sur de Patagonia y Tierra del Fuego, excepción hecha del controvertido hallazgo realizado por Junius Bird en Cerro Sota y Pali Aike en la década de 1930. La antigüedad del depósito sobre el que yacían los restos de Punta Santa Ana corre entre 6750 y 6307 años de edad calibrada antes del presente.

[2] *Viajes al Estrecho de Magallanes*, tomo I, pág.100.

[3] De sur a norte ellas son Steamer o Baeriswyl; Middle, *cala apropiada para descargar bateles*, según Sarmiento; puerto San Blas, Wigman o bahía Buena; y bahía Carrera. Las denominaciones inglesas se deben a Philip Parker King.

[4] Op. cit. pág.103.

[5] Sarmiento había bautizado antes a la bahía como *de la Gente*, en recuerdo de los indígenas que se habían dejado ver y con los que habían alternado, pero a poco andar la denominación se reemplazaría por la de *puerto de San Juan de la Posesión* por el nombre del río.

[6] Op. cit., pág 107.

[7] Ibid., tomo II, pág.52

[8] Ibid, tomo II, pág.53

[9] Ibid., tomo II, pág. 55.

[10] Ibid., tomo II, pág. 367.

[11] De acuerdo con los estudios glaciológicos de John Mercer y los vegetacionales de Edmundo Pisano, sobre la base de las correspondientes evidencias ha sido posible determinar que hacia fines del siglo XVI comenzó en la región austral americana un período extremadamente frío, con evidencias de que la temperatura fue inferior a la registrada en el quinto milenio antes de nuestra era, fenómeno que se ha explicado con el reavance notable de los glaciares (Pisano, 1975). Este período de enfriamiento se extendió hasta mediados del siglo XIX.

[12] Ibid., tomo I, pág. 157.

[13] José Miguel Barros, Primer testimonio de Tomé Hernández sobre las fundaciones hispánicas del Estrecho de Magallanes. En *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen 9, Punta Arenas 1978, pág. 69.

[14] Primer testimonio, citado, pág. 70.

[15] Cavendish elaboró hacia 1588 dos planos del estrecho de Magallanes. En uno de ellos que hemos tenido a la vista en el Algemeen Rijksarchief de La Haya, Holanda, se observa el nombre *Port Famin* inmediatamente al norte de un quiebre en el trazado costero para significar una punta. Esto significa que el inglés ubicó el emplazamiento de la ciudad hispánica en el lugar correcto que había conocido. La traslación ulterior tal vez fue obra de los cartógrafos holandeses que pudieron conocer aquel mapa y al cabo de una observación no suficientemente acuciosa concluyeron tomando la información toponímica situándola de manera que se daba a entender que la fundación había estado al sur de la punta de Santa Ana.

[16] M.Martinic, 1997, Rarezas cartográficas: I Las cuatro versiones del Mapa de Chile del Padre Alonso de Ovalle. *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* Nº 107, págs. 385-400, Santiago.

[17] *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S.M. «Adventure» y «Beagle» en los años 1826 a1836*, tomo I, pág. 43, Buenos Aires, 1933.

[18] La permanencia total de los marinos ingleses en el lugar fue superior a un año, sumando los diferentes períodos de ocupación durante las distintas campañas.

[19] *Narración* citada, pág.

[20] Traducción efectuada teniendo a la vista el acta original. Reproducido de *Historia de la Región Magallánica*, tomo I, Santiago, 1992, págs. 342 y 343

[21] Tomado de *Historia de la Región Magallánica*, citada, pág. 381

[22] *Op. cit.*, págs. 387 y 388.

[23] Idem.

[24] *Op. cit.*, pág. 389

[25] *Op. cit.*, pág. 390

[26] *Op. cit.*, pág. 392

[27] *Memoria del Ministerio del Interior año 1845.* Citada en *Historia de la Región Magallánica*, pág. 404

[28] *Memoria del Ministerio del Interior año 1846.* En *Historia...* citada, pág. 404

[29] Oficio Nº 20 en *Diario de Guerra de Fuerte Bulnes 1844 - 1850*, págs. 178-180

[30] *Viaje de la fragata «Eugenia» (1851-1853)*, págs.162 y 163.

[31] Fragmento de un diario de Bernardo Philippi en Magallanes (1852). *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen 14, pág. 47.

[32] Carta de 9 de diciembre de 1930. Archivo Histórico Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

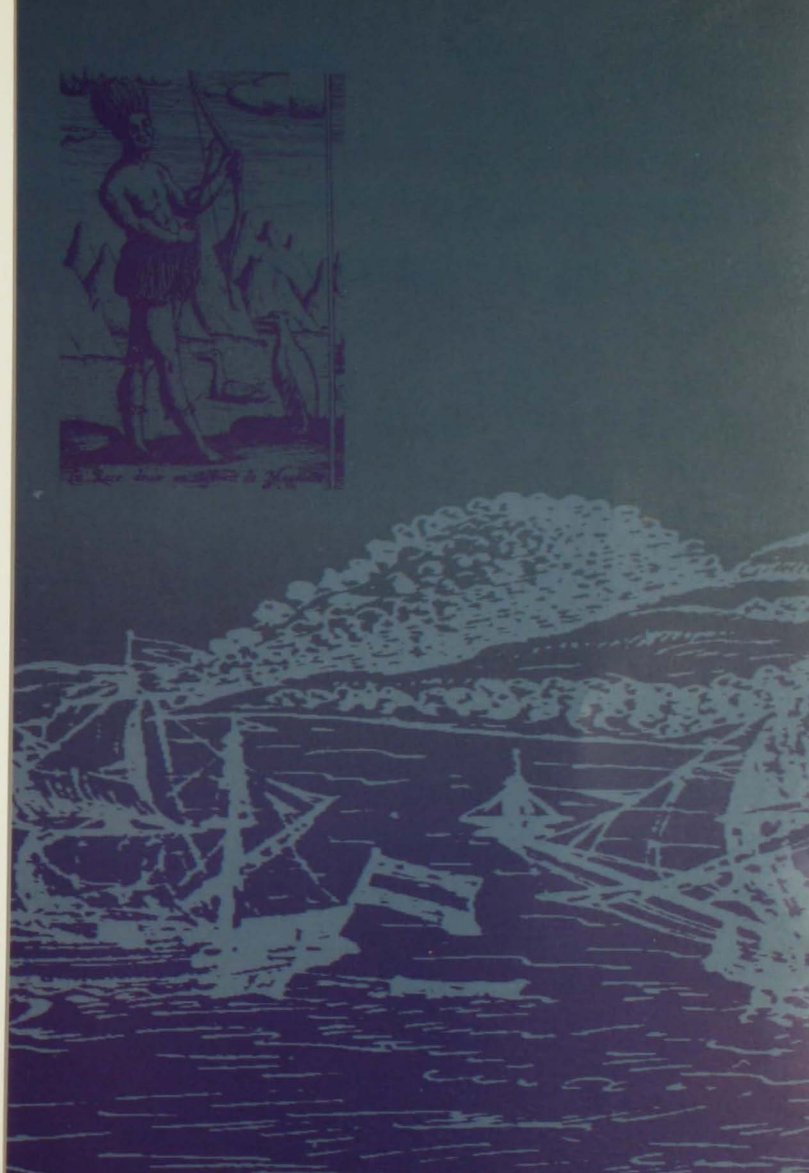
[33] Extracto de una carta de José Menéndez Behety a su hermano Alejandro, fechada en Punta Arenas el 20 de noviembre de 1941. *Reconstrucción del Fuerte Bulnes. Actas de las reuniones del comité.*

Mateo Martinic Beros

Nació en Punta Arenas el 20 de octubre de 1931. Hijo de Mateo Martinic y de Rosa Beros, inmigrantes croatas radicados en Magallanes a comienzos del siglo XX, obtuvo el grado de Licenciado en Derecho y el título de abogado en 1963.

Preocupado por el desarrollo de la ciencia y la cultura, fundó en 1969 el Instituto de la Patagonia, como centro de investigaciones regionales, cuya dirección mantuvo hasta 1984. Luego de su incorporación a la Universidad de Magallanes, en 1985, ha proseguido sus trabajos en esta casa de estudios superiores. Fue integrante de su Junta Directiva desde 1984 hasta 1989, y actualmente es Profesor Titular. Desde 1985 es Coordinador del Centro de Estudios del Hombre Austral del Instituto de la Patagonia y desde 1992 ocupa nuevamente la dirección de esta unidad académica. Su actividad intelectual y cultural le han hecho merecedor de varias distinciones honoríficas chilenas y extranjeras, entre ellas la membresía de la Academia Chilena de la Historia del Instituto de Chile.

Profundamente interesado en el conocimiento del pasado de la región patagónica, se orientó tempranamente hacia la investigación histórica y la historiografía. Su producción sobrepasa los 360 títulos, entre libros, monografías, estudios, ensayos y artículos en diarios y revistas especializadas del país y del extranjero. De sus libros cabe mencionar: ***Presencia de Chile en la Patagonia Austral (1843-1879)*** (1963); ***Magallanes, Síntesis de Tierra y Gentes*** (1972); ***Crónica de las tierras del sur del Canal Beagle*** (1974); ***Historia del Estrecho de Magallanes*** (1977); ***Patagonia de ayer y de hoy*** (1980); ***La tierra de los fuegos*** (1982); ***Historia del petróleo en Magallanes*** (1983); ***Ultima Esperanza en el tiempo*** (1985); ***Nogueira, el pionero*** (1986); ***Magallanes 1921-1952: inquietud y crisis*** (1988); ***Punta Arenas en su primer medio siglo 1848 – 1898*** (1988); ***Historia de la Región Magallánica***, (1992); ***Los Aonikenk, historia y cultura*** (1995); ***Cartografía Magallánica 1523 – 1945*** (1999).



Puerto del Hambre... Fuerte Bulnes... más que denominaciones geográficas, son nombres que resumen episodios de contenido dramático singular en el contexto de la historia regional magallánica. En su tiempo conformaron, cada uno a su modo, dos paradigmas de voluntad y esfuerzo para poblar el yermo y para radicar soberanía en las tierras del estrecho de Magallanes, aunque con resultado diverso: allí donde fracasara el Imperio Español, el más poderoso de su época, tendría éxito la modesta República Chilena.

Ambos sucesos -y otros de derivado cariz- acontecieron en un área geográfica reducida de la costa oriental de la península de Brunswick. Ocurrieron frente al curso central del gran canal interoceánico descubierto en 1520 por Fernando de Magallanes, aproximadamente a medio centenar de kilómetros al sur de la cuidad de Punta Arenas.

En esa comarca, como en ningún otro paraje del extenso litoral fretano y de la región magallánica entera, se reúne un acervo patrimonial y cultural histórico cuyo significado y riqueza merecen ser conocidos y valorizados por cuantos habitan o visitan el territorio meridional de Chile.

El libro Rey Don Felipe brinda una descripción sucinta, pero tan completa como es posible, sobre el acontecer histórico de la mencionada comarca costera. Su denominación resulta suficientemente emblemática, por hallarse el nombre de este gran monarca hispano íntimamente asociado con los hechos que más profundamente han quedado grabados en el imaginario colectivo.

Mateo Martinic B.